

近鉄四日市駅周辺における 交通結節点整備計画

令和3年3月

国土交通省・三重県・四日市市

目次

1. 事業の背景	2	5. 将来の姿	42
(1) 事業の背景	2	(1) 整備イメージ	42
(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題	7	(2) ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ	43
(3) 中央通り共通のデザイン方針	14	(3) 賑わい創出のイメージ	44
(4) 中央通り各エリアのデザインを考える前提条件	15	6. 事業区分	45
(5) 中央通り各エリアのデザイン方針	16	(1) 特定車両停留施設・道路事業者としての 事業範囲の設定案	45
2. 四日市バスターミナルの基本目標	19	(2) 道路事業者・都市事業者としての 事業範囲の設定案	46
(1) 四日市バスターミナルの基本目標	19	7. 管理・運営手法の考え方	47
(2) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と 「四日市バスターミナルの基本目標」との対応	21	8. これまでのとりまとめ	48
3. 四日市バスターミナル整備の考え方	23	9. 今後の進め方	49
(1) 特定車両停留施設の範囲設定	23		
(2) 四日市バスターミナルの必要機能	24		
(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針	28		
4. 整備効果	35		
(1) 広域的なネットワークとのアクセス性の向上	35		
(2) 防災機能の向上	36		
(3) 帰宅困難者の代替輸送の確保	37		
(4) バス乗り場集約による交通円滑性・ 安全性の向上	38		
(5) 駅直結による安全かつ快適な歩行者動線の確保	39		
(6) 駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与	40		
(7) バスターミナル整備による波及効果	41		

1. 事業の背景

(1) 事業の背景

- ◆ 四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町・港町として栄えてきました。近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市となっています。
- ◆ 新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2020年代後半にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており、四日市市には、中部圏域の一翼を担う都市として、更なる飛躍が期待されています。
- ◆ 四日市市の中心市街地である近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、2018年12月、四日市市が『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。



図 中央通りの現状

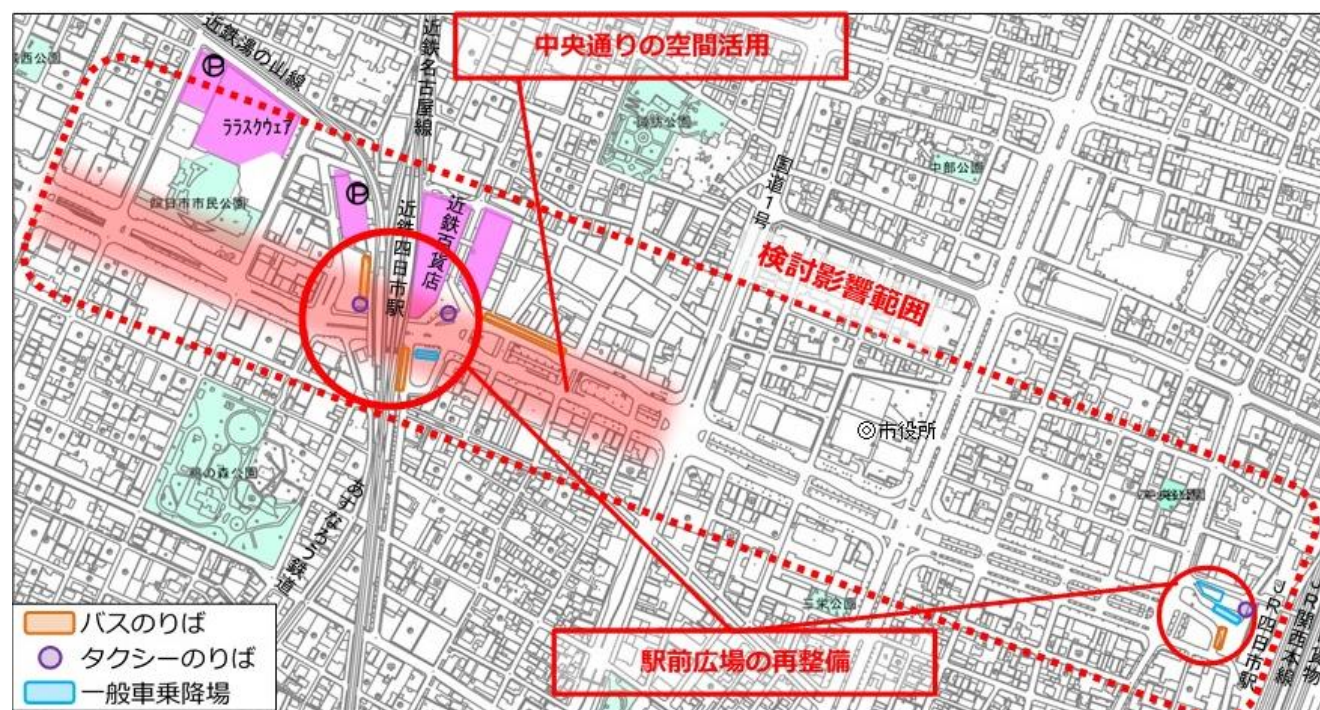
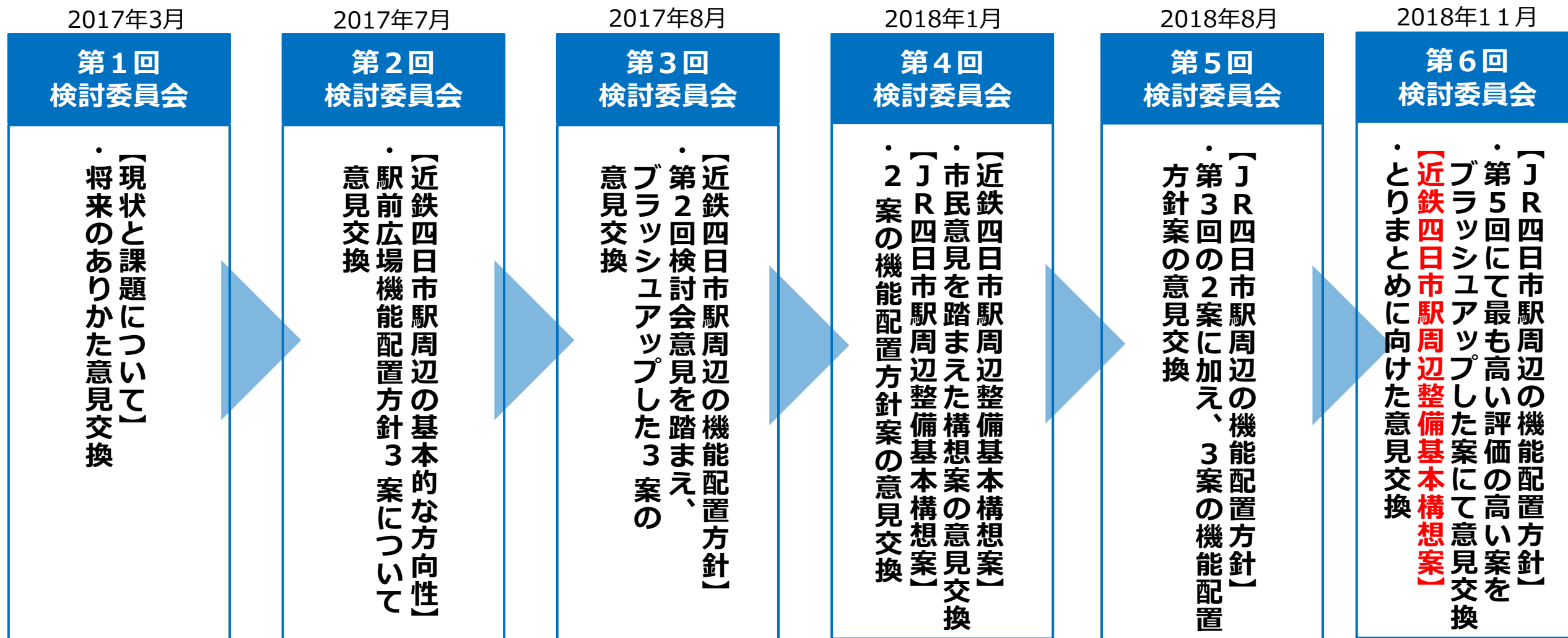


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

1. 事業の背景

(1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の検討経緯～

- ◆ 『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』は、2017(平成29)年から2018(平成30)年にわたり、6回の「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」を経て、2018年12月に策定された。
- ◆ これを踏まえ、2020(令和2)年より「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を設置し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、集中的に意見交換・協議を行い、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の具体化を図ることとした。



検討委員会の構成

学識者	: 有賀隆教授(早稲田大学)【委員長】 松本幸正教授(名城大学) 村山顕人准教授(東京大学)
交通関係者	: 近畿日本鉄道(株)、四日市あすなろう鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、 三重県タクシー協会、三重県四日市南警察署
商業関係者	: (株)近鉄百貨店、四日市商工会議所、諏訪栄町地区街づくり協議会、 四日市駅西発展会
市民・利用者	: 四日市自治会連合会、住友電装(株)、すわ公園交流館運営協議会、 四日市観光協会
四日市市	: 副市長
オブザーバー	: 国土交通省(都市局街路交通施設課、中部地方整備局建政部)

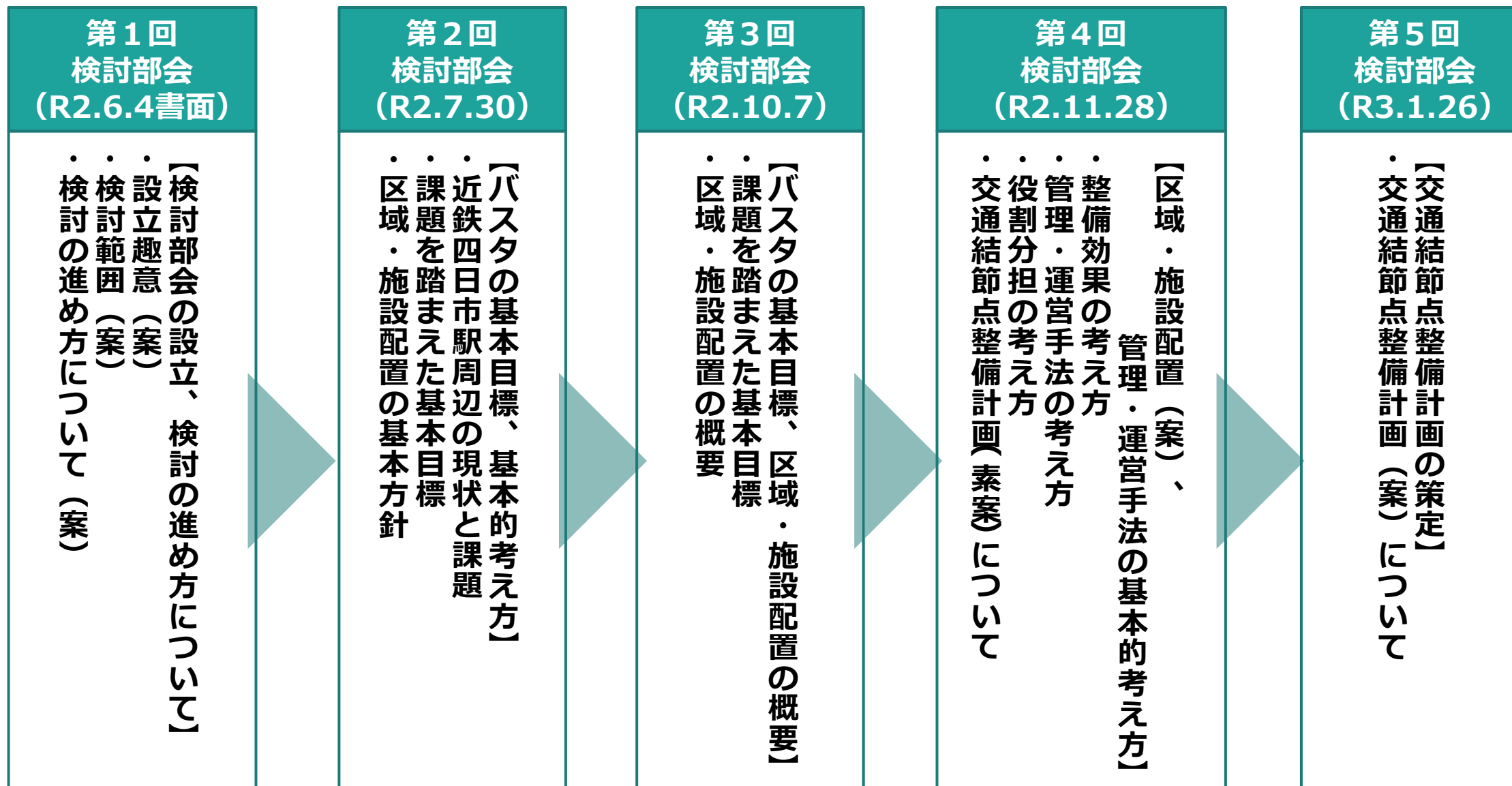
市民意見募集(近鉄四日市駅)
回答者; 277名

地元説明会(JR四日市駅)

1. 事業の背景

(1)事業の背景 ～近鉄四日市駅バスターミナル検討部会での検討経緯～

◆ 2020年6月から、5回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。



検討委員会の構成

学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)

交通関係者 : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、
三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市

行政 : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、
国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、
国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、
三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市副市長

1. 事業の背景

(1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想について～

- ◆ 『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』は、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向性を固めることを目的としている。

1) 駅周辺整備の基本的な方向性イメージ

【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】
「顔・賑わいづくり」

- ふれあいモールの賑わいに加え、駅前広場や中央通りに、歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間等を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を図る。
- 来訪者にとって分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。

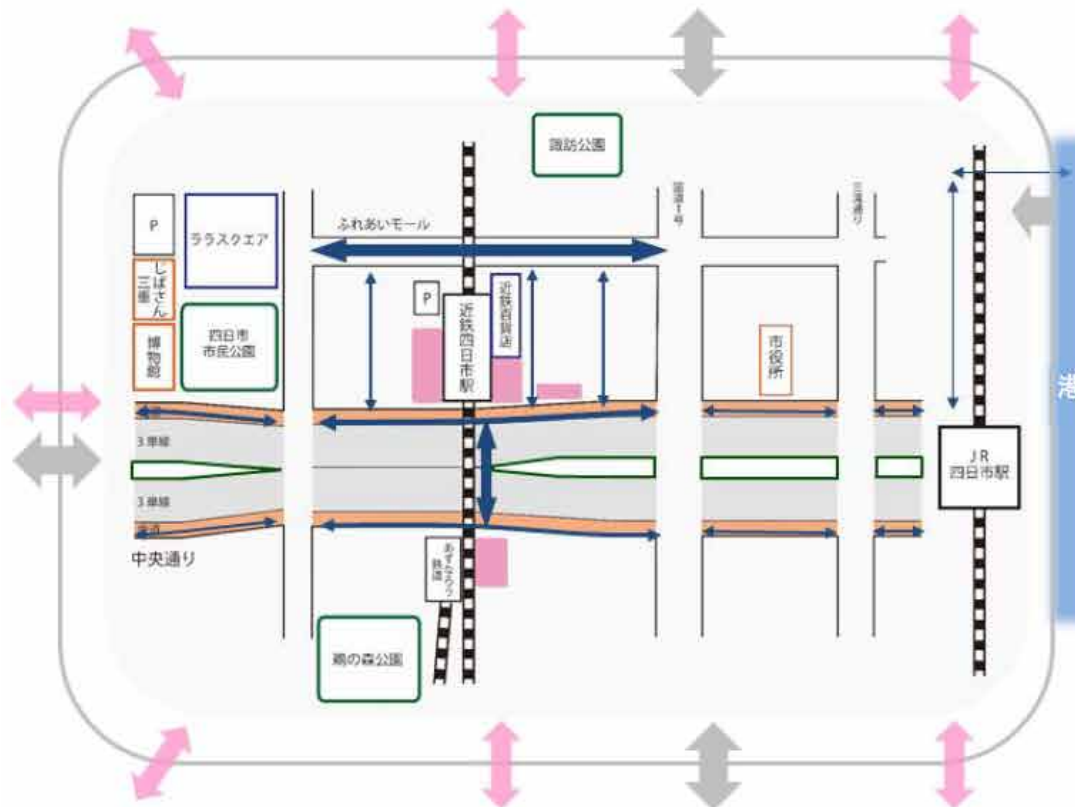
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】
「交通機能強化」

- 交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。
- 回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連動した交通機能の配置を行う。

【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】
「空間の魅力向上」

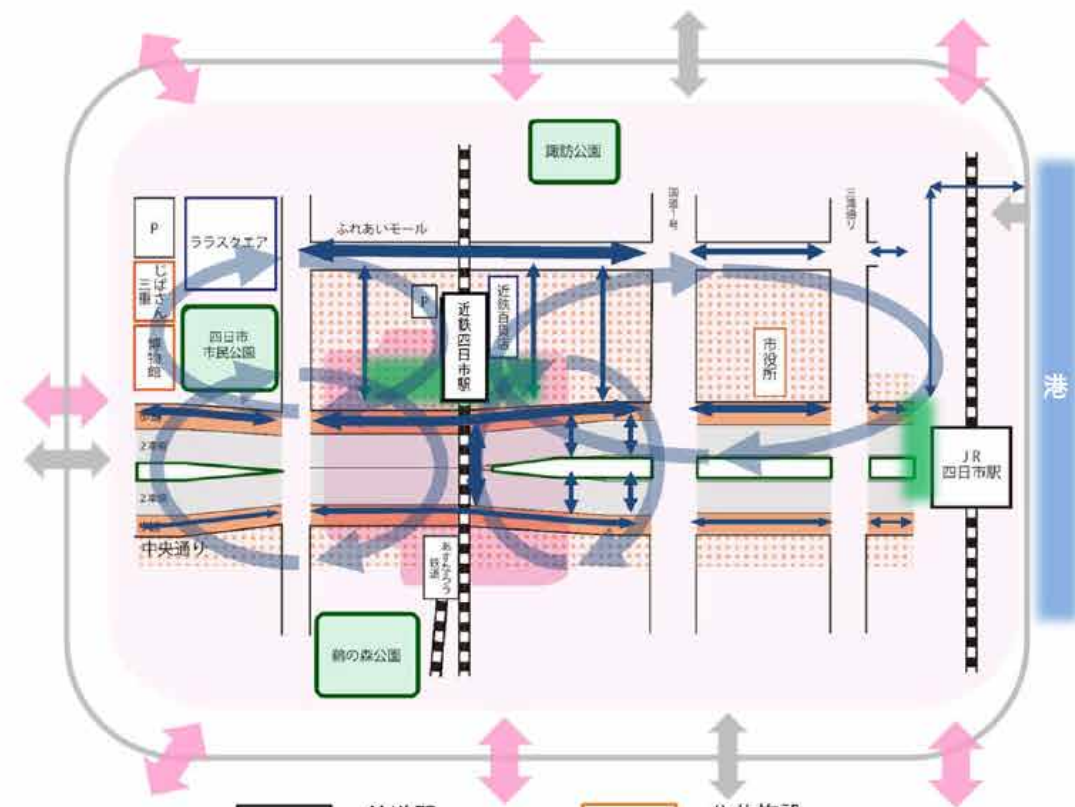
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

現在の状況(イメージ図)



- 鉄道駅
- 商業施設
- 交通機能
- 公共交通
- 公共施設
- 公園等
- 歩行者の回遊
- 一般交通

将来の基本的な方向性(イメージ図)



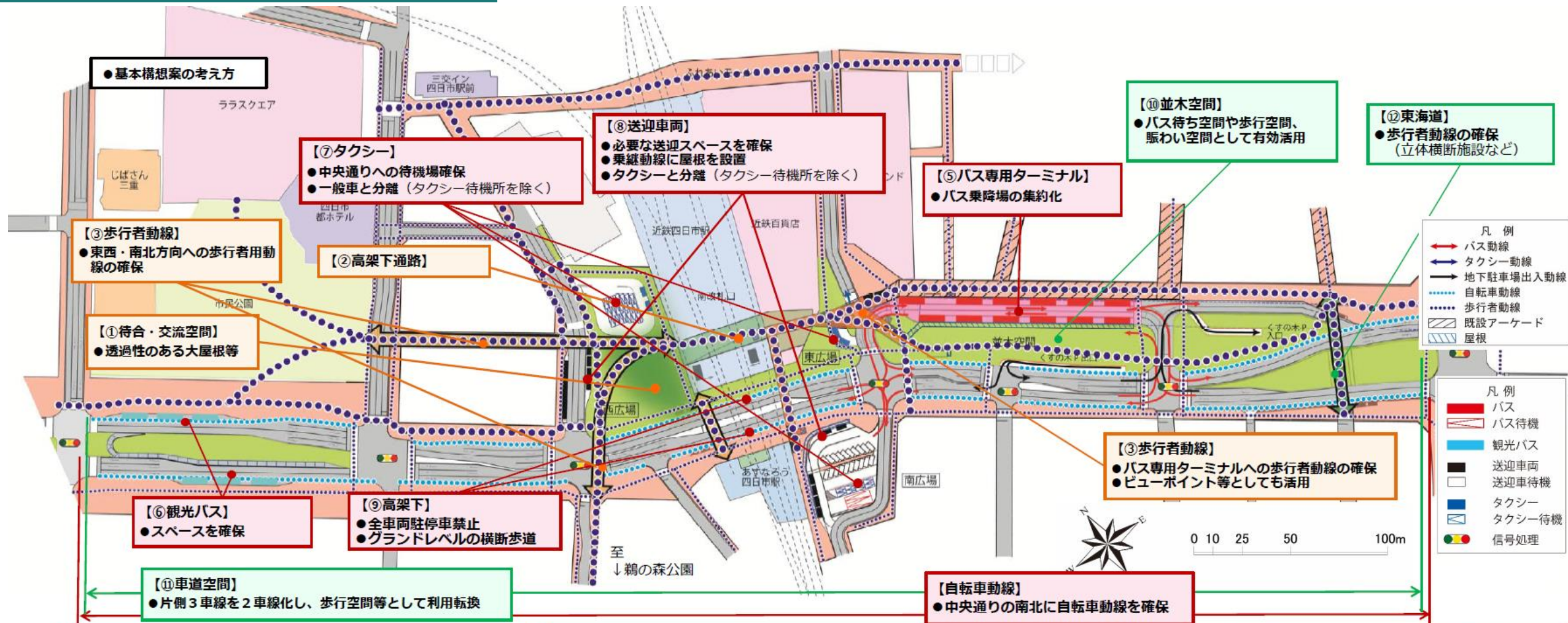
- 鉄道駅
- 商業施設
- 交通結節機能強化
- 歩行者の回遊
- 公共交通
- 土地利用の活性化
- 公共施設
- 公園等
- 待ち・交流空間
- 回遊性の向上
- 一般交通

出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

1. 事業の背景

(1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想について～

2) 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

- 【①待合・交流空間】
●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
●大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。
- 【②高架下通路】
●東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。
- 【③歩行者動線】
●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
●市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。
- 【④駅前周辺】
●わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

- 【⑤バス専用ターミナル】
●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。
- 【⑥観光バス】
●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。
- 【⑦タクシー】
●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。
- 【⑧送迎車両】
●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む)します。
●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。
- 【⑨高架下】
●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。
●周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。
- 【自転車動線】
●中央通りの南北に自転車動線を確保します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

- 【⑩並木空間】
●活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。
- 【⑪車道空間】
●現状の片側3車線を2車線(西浦通り～国道1号)にし、歩行空間等として利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。
- 【⑫東海道】
●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

1. 事業の背景

(2)近鉄四日市駅周辺における現状と課題



1. 事業の背景

(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

1) 公共交通の状況

① 鉄道利用者数（近鉄四日市駅の利用者数）

◆ 近鉄四日市駅の利用者数は、H26年度まで横ばい傾向にあったが、近年増加傾向。

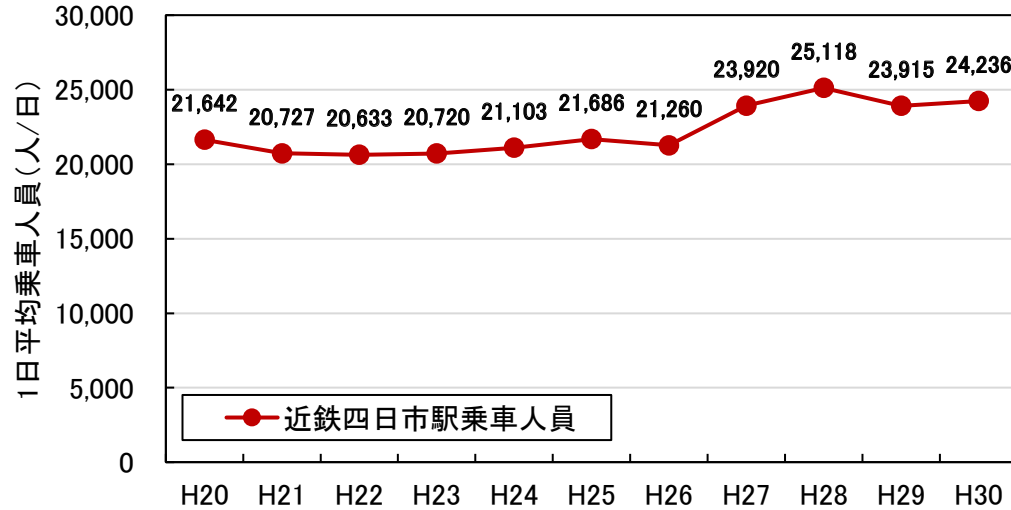


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

出典：三重県統計書

② 近鉄四日市駅の駅勢圏（鉄道利用者の出発地分布）

◆ 近鉄四日市駅は市内からの利用が6割以上。



図 近鉄四日市駅利用者の出発地 (第5回中京都市圏PT調査)

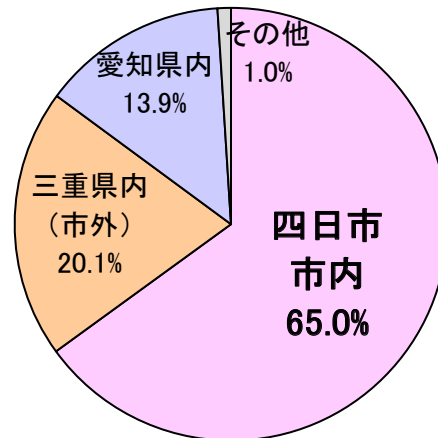


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布 (第5回中京都市圏PT調査)

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

③ 近鉄四日市駅利用者の端末交通手段状況

◆ 近鉄四日市駅利用者の駅までのアクセス交通手段は、バス利用が減少する一方、徒歩が大幅に増加、自転車利用が微増。

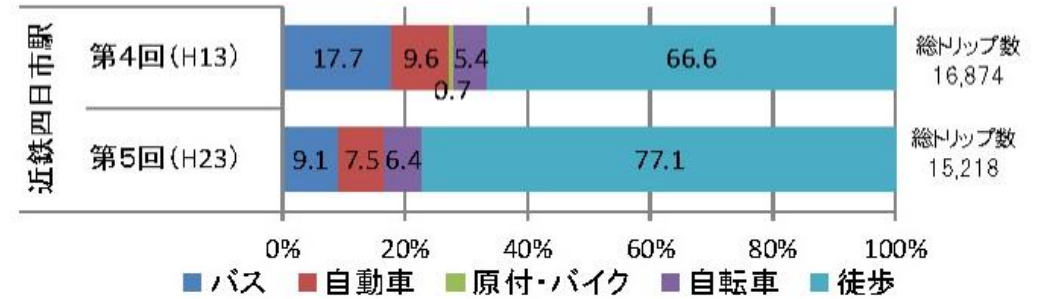


図 近鉄四日市駅の駅端末交通手段構成の推移(中京都市圏PT調査)

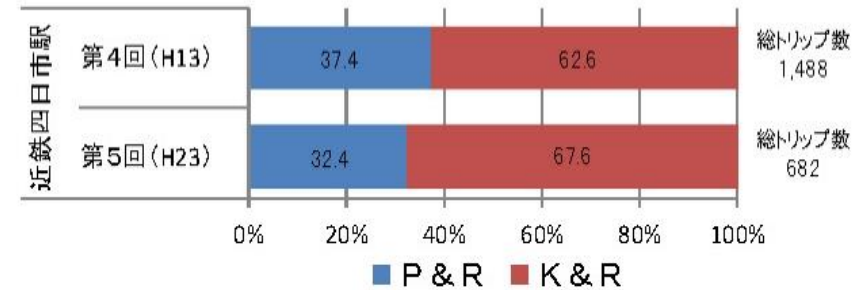


図 近鉄四日市駅の駅端末自動車利用のP&R、K&R割合の推移(中京都市圏PT調査)

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

1. 事業の背景

(2)近鉄四日市駅周辺における現状と課題

1) 公共交通の状況

④バス利用者数

- ◆ 近鉄四日市駅では、三重交通・三岐鉄道合わせて、1日あたり平日約8,400人/日、休日約3,600人がバスに乗降。
- ◆ 近年は横ばい傾向が継続。

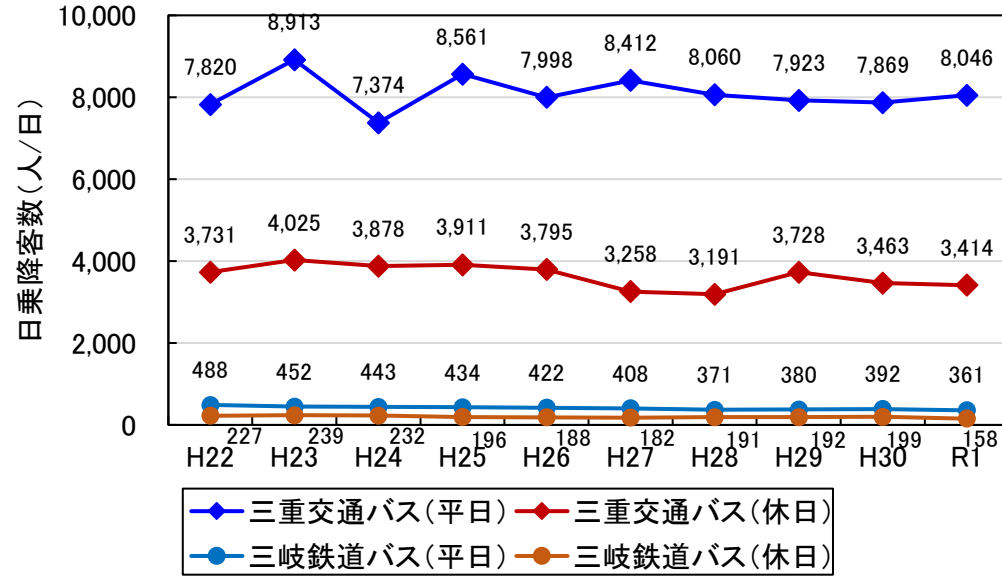


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

⑤路線バス便数

- ◆ 近鉄四日市駅前には、平日に発車446台/日、到着432台/日の路線バスが発着(重複あり)。

表 近鉄四日市駅のバス発着本数

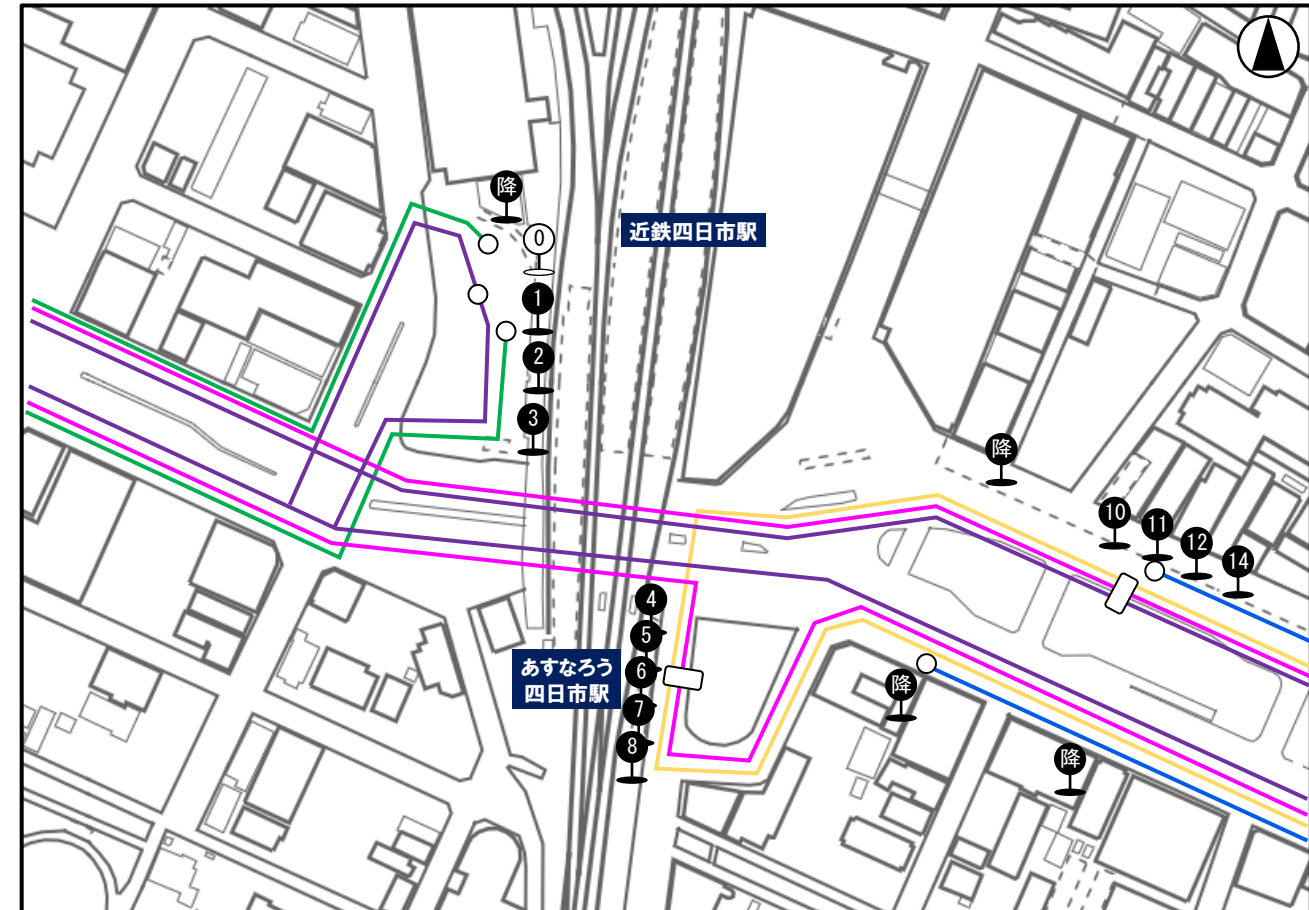
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	合計
		400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	
始発(東行き)	A	0	1	3	12	6	5	2	3	1	4	2	3	5	7	5	3	2	5	8	1	0	78
始発(西行き)	B	0	0	0	4	5	3	3	3	3	4	2	4	3	6	5	5	3	3	1	0	0	57
到着(東から)	C	0	0	3	6	2	4	2	2	2	2	2	3	4	5	9	5	3	2	1	0	0	57
到着(西から)	D	0	0	4	7	6	7	6	2	4	4	4	3	5	3	5	2	2	0	0	0	0	64
通過(西→東)	E	0	0	2	5	7	5	7	7	8	7	8	8	5	3	5	6	2	2	0	0	0	87
通過(東→西)	F	0	0	8	16	14	14	14	12	10	10	10	10	13	14	14	12	10	5	1	1	0	188
通過(東→東)	G	0	0	1	4	3	2	3	1	3	1	3	1	3	2	3	3	1	1	1	0	0	36
発車台数(東行き)	A+E+G	0	1	6	21	16	12	12	11	12	12	13	12	13	12	13	12	5	8	9	1	0	201
発車台数(西行き)	B+F	0	0	8	20	19	17	17	15	13	14	12	14	16	20	19	17	13	8	2	1	0	245
到着本数(東から)	C+F+G	0	0	12	26	19	20	19	15	15	13	15	14	20	21	26	20	14	8	3	1	0	281
到着本数(西から)	D+E	0	0	6	12	13	12	13	9	12	11	12	11	10	6	10	8	4	2	0	0	0	151
高速バス発車		3	6	2	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	0	1	1	1	0	7	2	40
高速バス到着		3	5	1	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0	3	0	2	2	3	1	8	2	39

※上位3位の時間帯に着色

出典: 路線バス; 三重交通(株)HP、三岐鉄道(株)HP【2020.7時刻表】
 高速バス; 三重交通(株)HP、Willa(株)HP、JAMJAMLinerHP、琴平バス(株)HP【2019.7時刻表】

⑥近鉄四日市駅周辺のバス停配置

- ◆ 近鉄四日市駅前には、駅東側・南側・西側にバスのりばを配置しており、路線バス2社24路線、高速バス4社12系統が運行。



【バス停】



【バス路線】

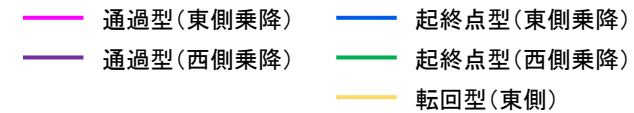


図 近鉄四日市駅周辺のバス停配置

出典: 地理院地図(下図)

1. 事業の背景

(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

1) 公共交通の状況

⑦ タクシーのりば

- ◆ 東広場、西広場にはタクシーのりばと待機場あり。
- ◆ 南広場にはタクシーのりばはないが、待機場あり。

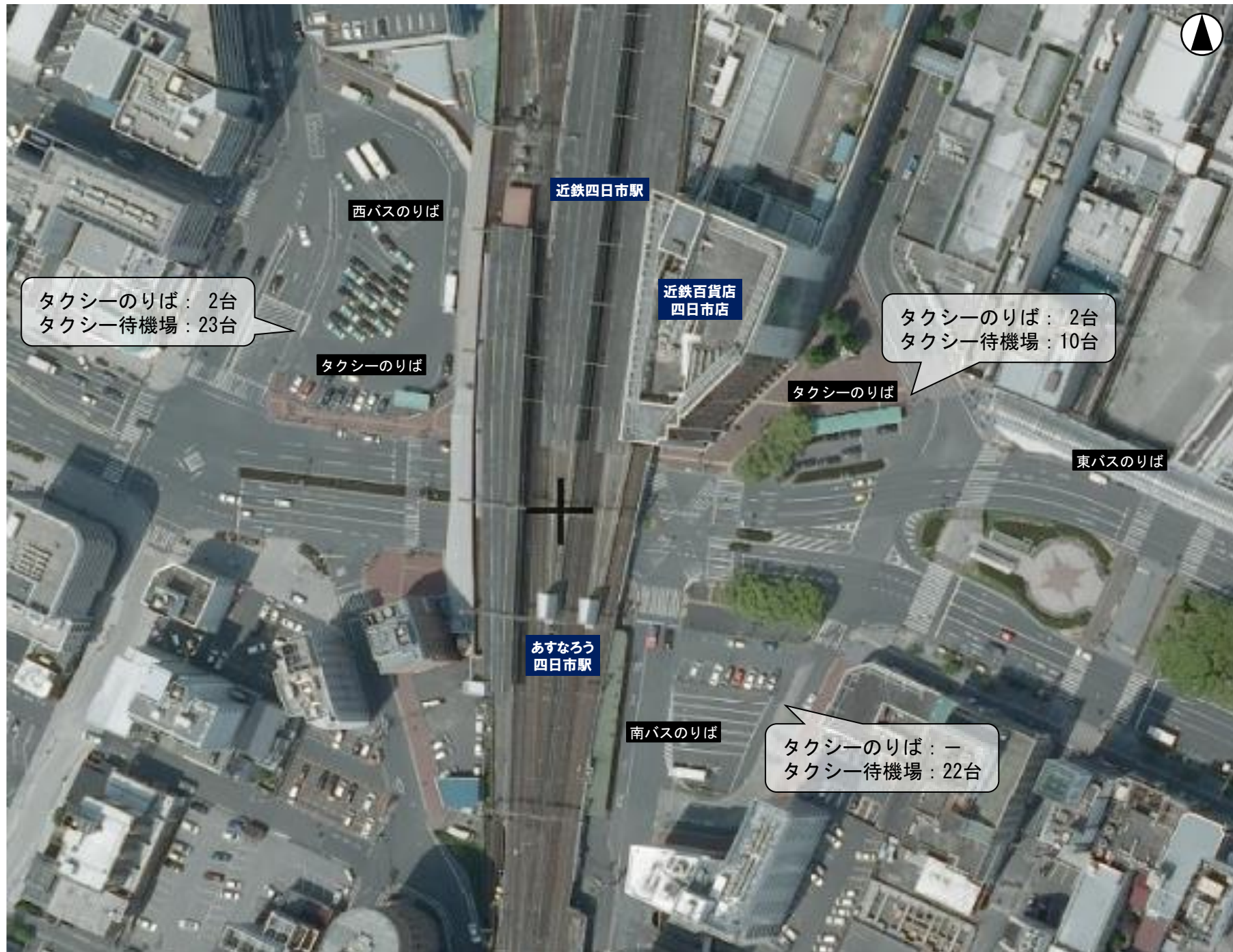


図 近鉄四日市駅のタクシーのりば配置図

出典: 地理院地図(航空写真)

1. 事業の背景

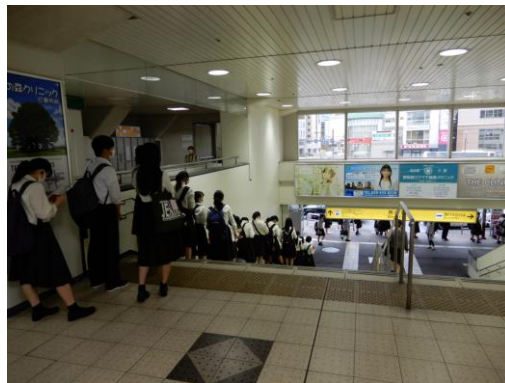
(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

1) 公共交通の状況

⑧ バス待ち環境・状況

- ◆ 近鉄四日市駅のバス乗り場（西・南・東）は、いずれも屋根・アーケード整備済み。
- ◆ ピーク時には、バス待ち行列と歩行者動線が錯綜するため、分離することが必要。

▼ 西バスのりばのバス待ち行列



▼ 東バスのりばのバス待ち行列



▼ 南バスのりばのバス待ち行列



図 近鉄四日市駅周辺のバスのりば配置図

出典: 近畿日本鉄道提供資料(下図)

1. 事業の背景

(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

2) 近鉄四日市駅周辺の歩行者の通行状況

- ◆ 近鉄四日市駅前の歩行者交通量は、ふれあいモールで11,976人/12h、中央通りで7,913人/12h。
- ◆ ふれあいモールの歩行者交通量が卓越しており、ふれあいモールから中央通りへの回遊の促進が必要。

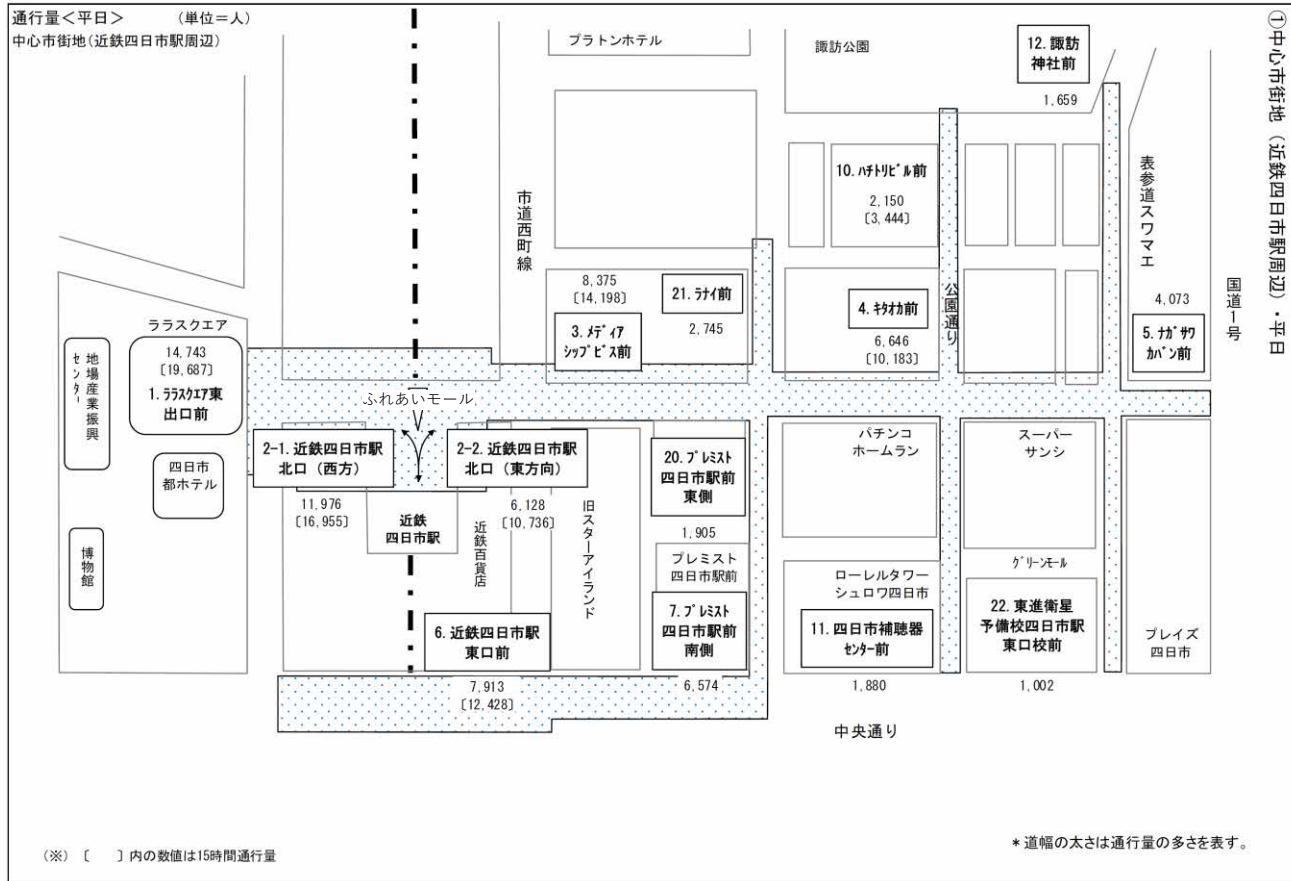


図 近鉄四日市駅周辺の歩行者交通量

出典: 四日市市HP(歩行者流量調査)
調査日 令和元年11月8日(金)9:00~19:00
※補足調査 朝2時間7:00~9:00
夜3時間19:00~22:00

3) 並木空間の状況

- ◆ 中央通りは、幅員70m・片側3車線の市道であり、中央緑地帯としてくすの木が並び、近鉄四日市駅等からの良好な景観を有している。
- ◆ 歩行者・自転車交通量は、近鉄四日市駅北側のふれあいモールと比較して少ない。
- ◆ 広幅員であることから、中央通りを横断する歩行者・自転車にとって、南北移動の抵抗になっているものと考えられる。
- ◆ 中央通りは市の景観軸として良好な景観を有しているが、人が行き交う賑わいや回遊性が低く、高規格な空間をうまく活用できていない現状がある。



▲中央緑地帯



▲中央通りの楠並木



▲近鉄四日市駅から東側眺望



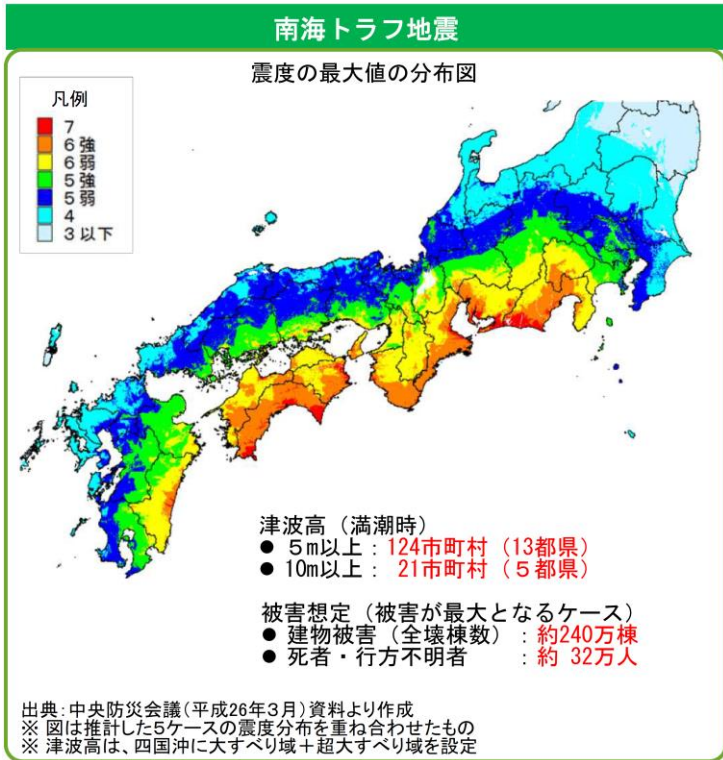
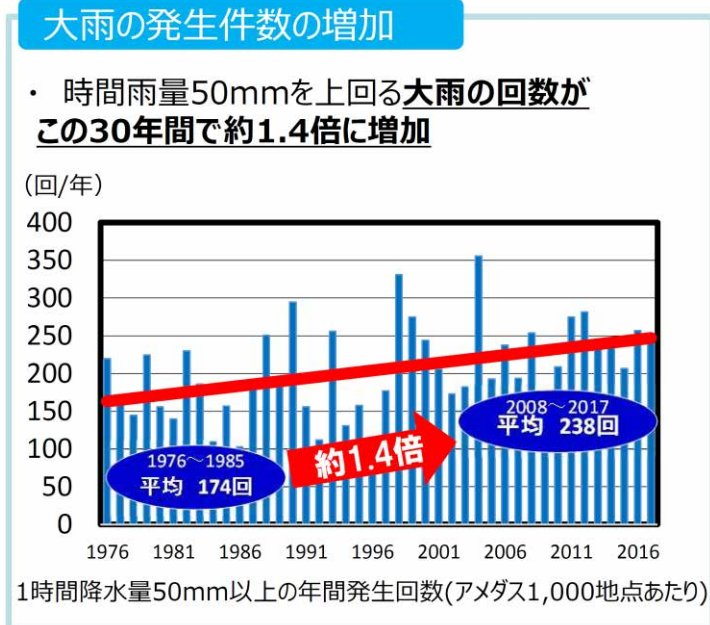
図 中央通りの現状

1. 事業の背景

(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

4) 市及び近鉄四日市駅周辺における防災計画の現状

- ◆ 全国各地で降水量が観測史上最高を記録するなど、これまでの常識を超えて自然災害が頻発・激甚化している。また、南海トラフ地震では巨大な津波により、沿岸部を中心に広域かつ甚大な被害の発生が想定される。
- ◆ 近鉄四日市駅周辺には指定避難所・津波避難ビル等の施設が複数存在しており、周辺施設と連携した防災対策を講じることが必要。



出典: 社会資本整備審議会住宅地分科会

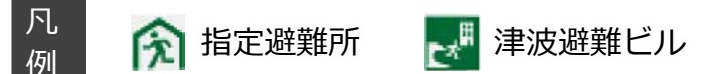
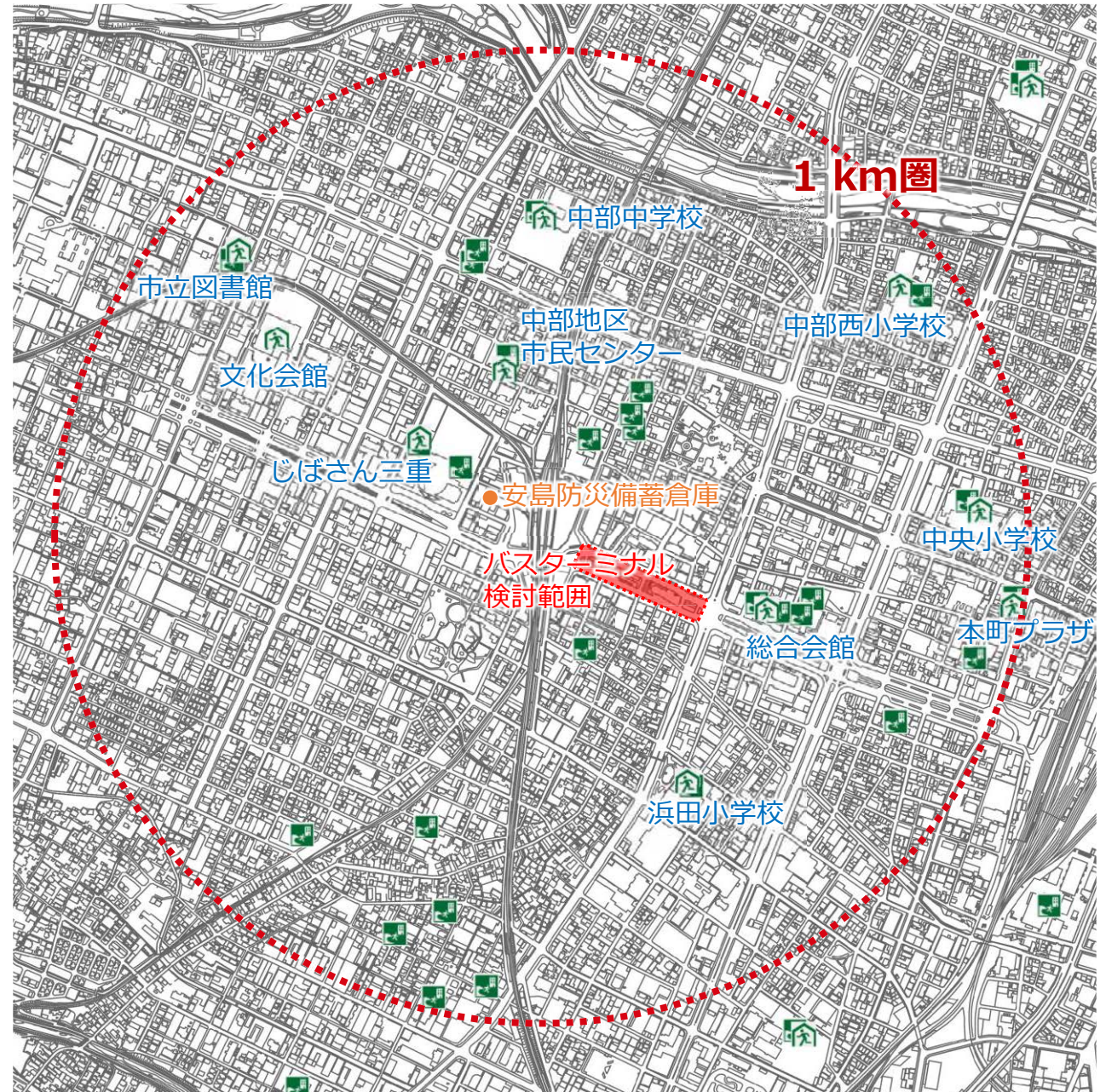


図 近鉄四日市駅周辺の指定避難所・津波避難ビル

1. 事業の背景

(3)中央通り共通のデザイン方針

◆ 中央通り再編関係者調整会議における共通のデザイン方針は以下のとおり。

①空間の使い方

- ・空間に取り入れる機能



目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

- ・まちなかの回遊を支える歩行空間
- ・自転車走行空間の分離
- ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の阻害を防止する荷捌き機能

目標2 市域・他都市とつながる 一大交通拠点づくり

- ・将来交通を見込んだ駅前広場の整備（待合・交流機能、送迎スペース）
- ・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・バスタ機能（特定車両停留施設、バス待ち施設等）
- ・情報発信機能（まちなかの案内、四日市市のPR、災害情報等）
- ・四日市港へのエントランス機能

目標3 最先端の取り組みの ショーケースとなる空間づくり

- ・次世代モビリティの導入空間
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤の受け皿
- ・多機能空間としての利用（グリーンインフラや防災機能等）
- ・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

②空間の要素と配置

- ・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方



目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

- ・歩行者優先の交通モードの配置
歩行者>自転車>公共交通（鉄道・バス・タクシー）>一般車
- ・歩行者空間の最大化（交通量に応じた車両走行空間の適正化）
- ・バリアフリー化され、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等の配置
- ・歩行者目線で分かりやすい動線の設定（サイン計画等）
- ・安全な通行を支える交通安全施設（歩車分離、信号等）

目標2 人が集い、賑わい生み出す施設の配置

- ・居心地の良いオープンスペース（ベンチ、テーブル、東屋、木陰等）
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）

目標3 緑あふれる施設配置

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・くすのき並木を活かした連続した緑の配置
- ・緑が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）

③空間の質

- ・グレードや設え、重視するデザインのポイント



目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを育む高質なグレード

目標2 歴史や緑を活かした空間の設え

- ・四日市市の名前の由来となった「市（いち）」や、「東海道」の賑わいを感じる設え
- ・四日市市の発展を支えてきた「みなと」とのつながりを感じる設え
- ・芝生・樹木・花・土・水といった「様々な緑」を取り込んだ設え
- ・景観の連続性へ配慮した設え

目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

- ・誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- ・「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

出典：中央通り再編関係者調整会議資料

1. 事業の背景

(4)中央通り各エリアのデザインを考える前提条件

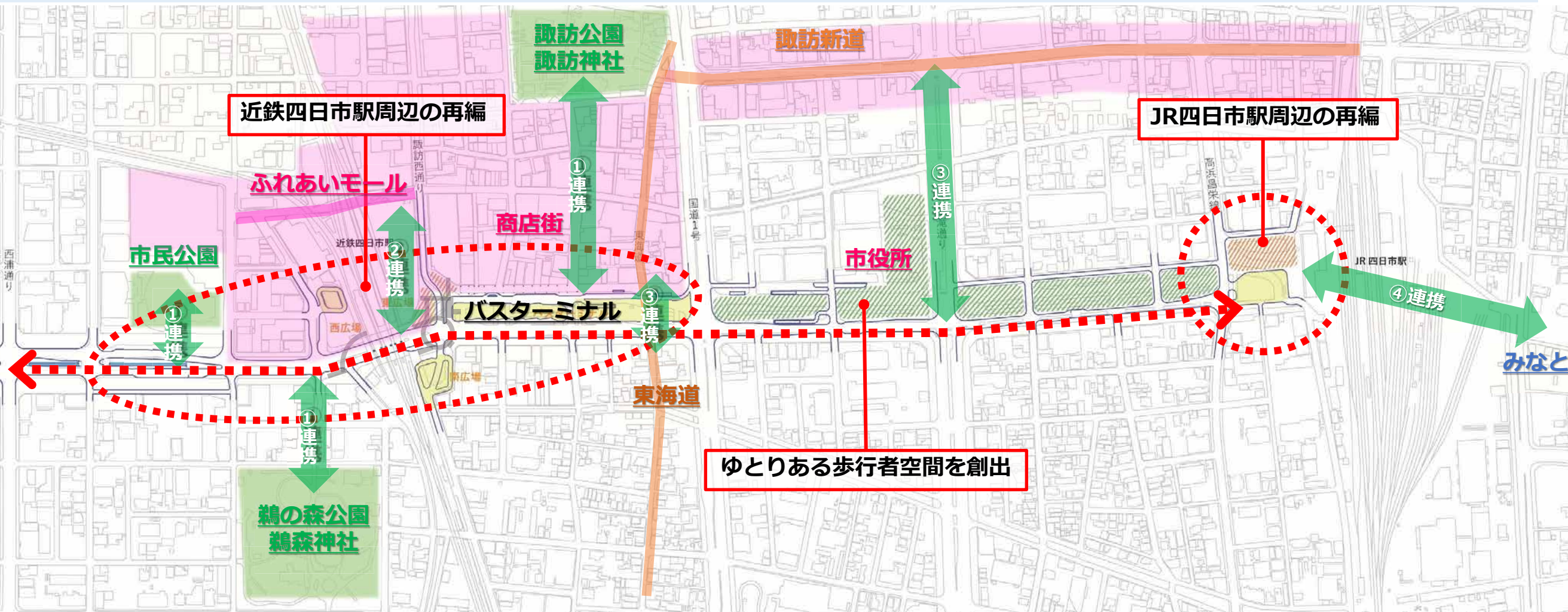
<前提条件>

- ・車両動線を狭めて南側へ集約し、道路空間を再編することで、北側に並木空間を活用した「ゆとりある歩行者空間」を創出
- ・「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化（バスタ導入）や、都市機能を誘導
- ・「JR四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化や、都市機能を誘導

<配慮事項（連携する周辺施設等）>

- ① 諏訪公園・鶉の森公園・市民公園
- ② ふれあいモール
- ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
- ④ 四日市港
- ⑤ 沿道の土地利用

【各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項】



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります。

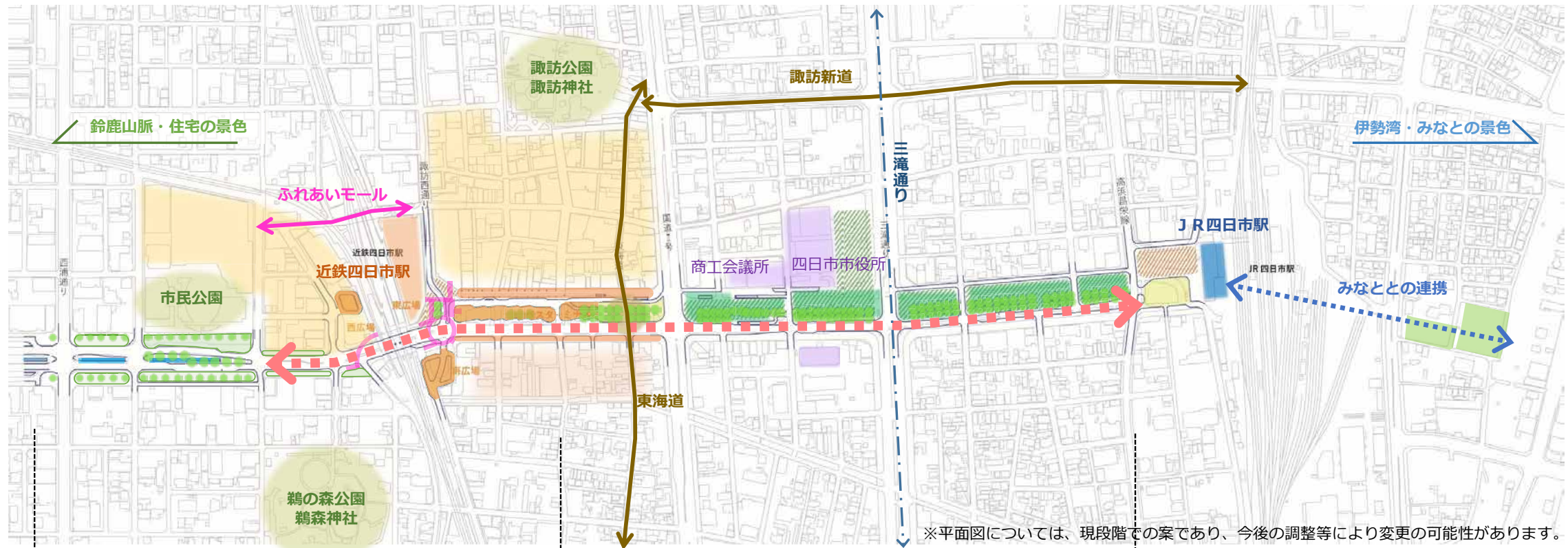
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

1. 事業の背景

(5)中央通り各エリアのデザイン方針

1) デザイン方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における各エリアのデザイン方針は以下のとおり。
- ◆ 近鉄四日市駅前へのバスターミナル整備により交通結節点機能を強化するとともに駅前とまちをつなぐゲートエリア機能を確保。



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります。

交通⇄まち ゲートエリア

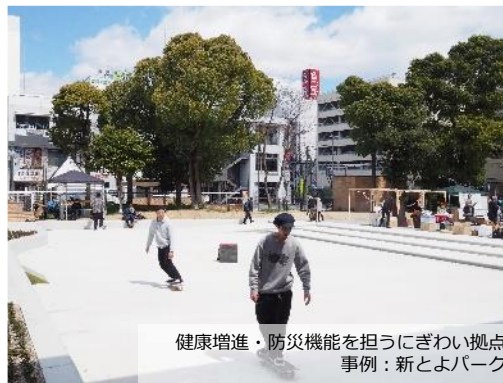
- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶺鴒の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



歩行者中心かつ交通結節機能が向上された駅前
事例：姫路駅北駅前広場

緑⇄生活 ガーデンエリア

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・「緑」が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）



健康増進・防災機能を担うにぎわい拠点
事例：新とよパーク



生活とつながる緑あふれる緑地空間
事例：バーゼル劇場前広場、スイス

駅・まち⇄みなと ハーパーエリア

- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



みなとと結ぶ市民活動拠点
事例：延岡駅
※エンクロスHP(<https://encross-nobeoka.jp/>)より

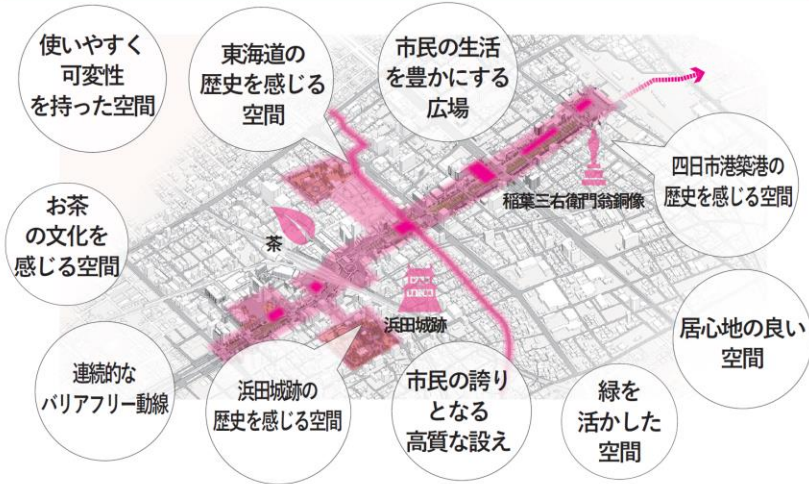
1. 事業の背景

(5)中央通り各エリアのデザイン方針

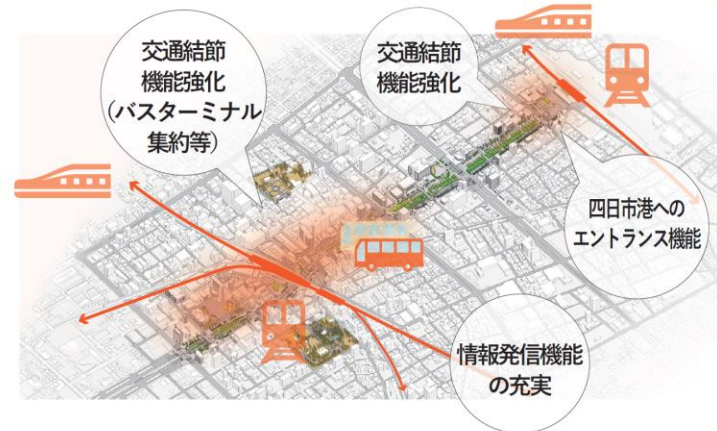
2) 整備方針

◆ 整備方針；共通のデザイン方針（基本計画の骨子）を整理

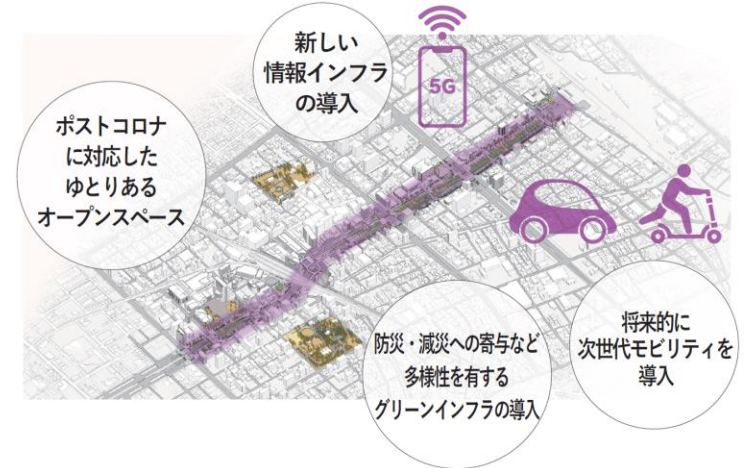
居心地が良く歩きたくなる空間づくり



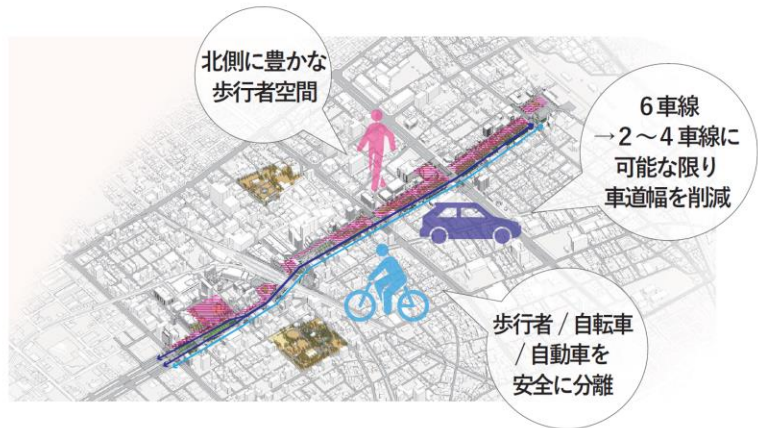
市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり



最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり



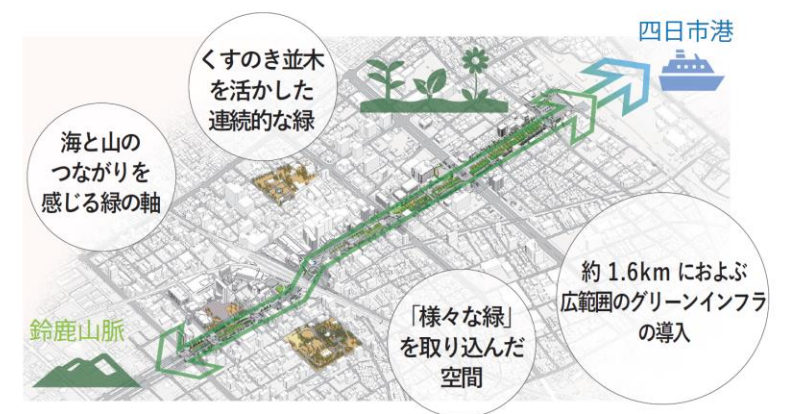
歩行者を中心とした交通施設の配置



人が集い、賑わいを生み出す施設の配置



緑あふれる施設配置



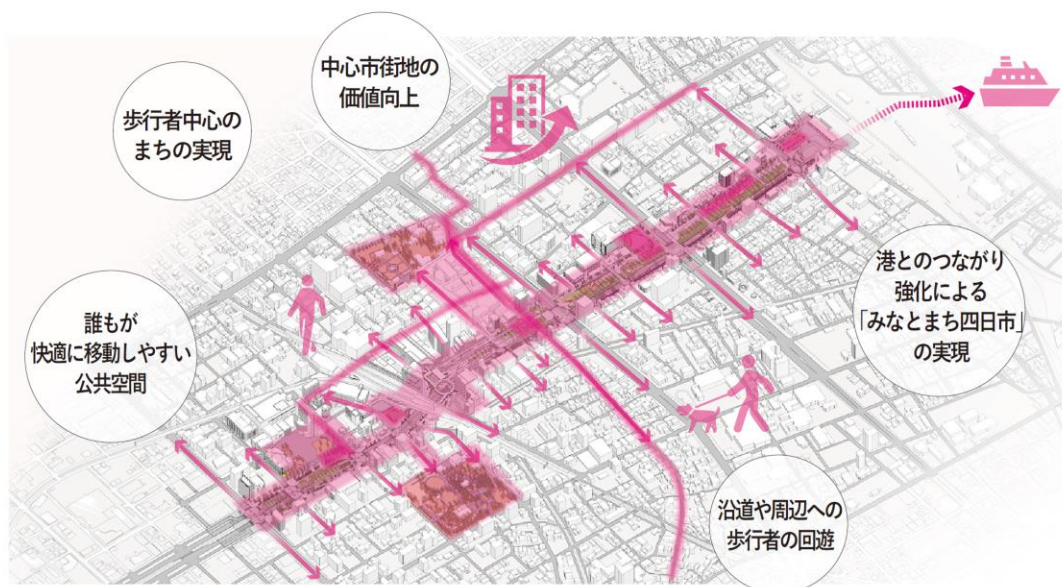
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

1. 事業の背景

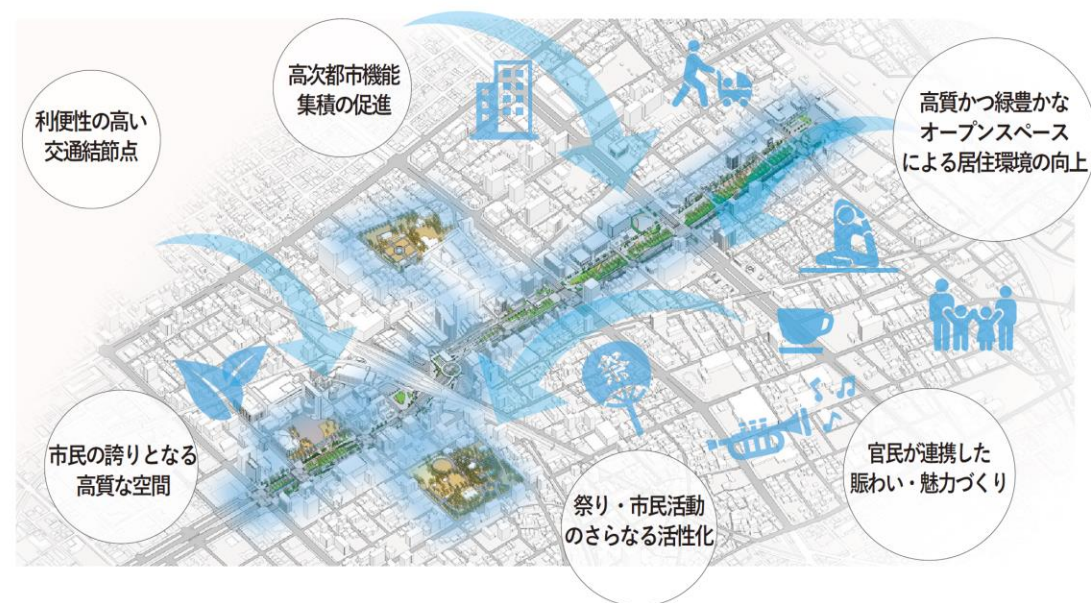
(5)中央通り各エリアのデザイン方針

3) 目指す効果

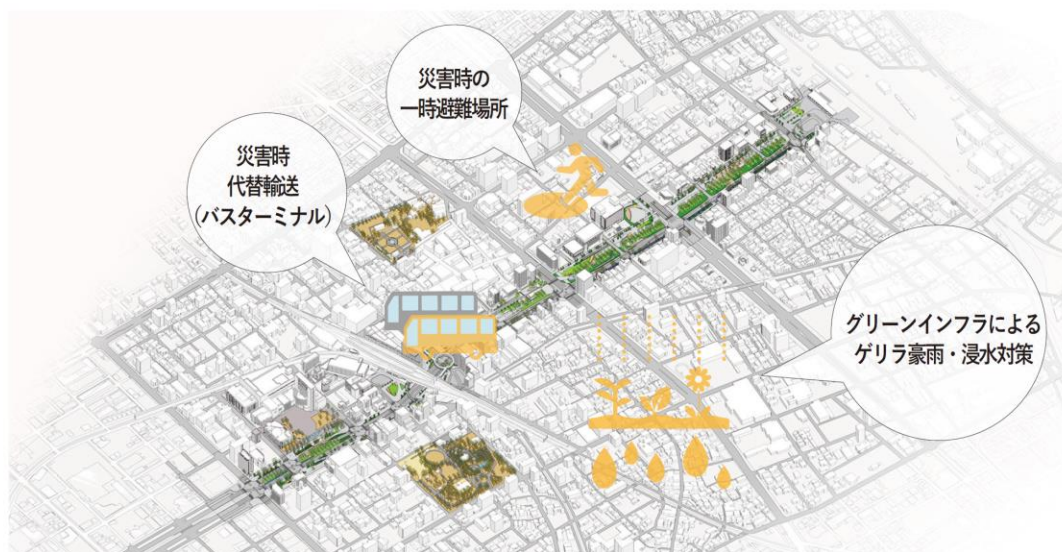
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



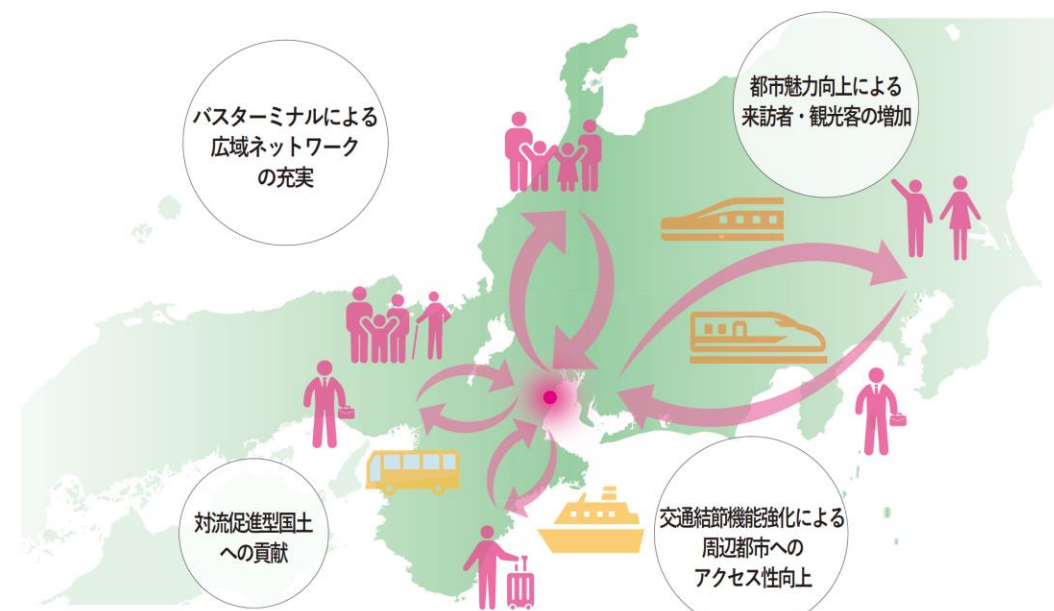
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



防災機能の向上による安心・安全都市の実現



広域連携強化による交流人口の増加



出典: 中央通り再編関係者調整会議資料

2. 四日市バスターミナルの基本目標

(1) 四日市バスターミナルの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定。

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

- ◇近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。
- ◇駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。
- ◇駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】

- ◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。
- ◆信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
- ◆駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】

- ◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。
- ◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。
- ◇中央通りの高架下には送迎車が多い。
- ◇近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

【課題】

- ◆高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
- ◆バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。
- ◆商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
- ◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
- ◆乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

- ◇中央通りは楠の並木など良好な景観を有する。
- ◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。

【課題】

- ◆広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか。
- ◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか。
- ◆四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】

- ①中心市街地の活性化 ②交通結節機能強化 ③都市機能施設への回遊性向上 ④バリアフリー環境の整備 ⑤都心居住の促進



バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減

民間ノウハウを活用した事業スキーム

民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

2. 四日市バスターミナルの基本目標

(1) 四日市バスターミナルの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定。
- ◆ 近鉄四日市駅周辺等整備が目指す都市空間デザインとの調和を図る基本目標の設定。

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

- 路線バス・高速バスのバス停、タクシー乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- マルチモーダル（鉄道・バス・タクシー）な結節点整備による北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）乗り入れによる結節機能の強化
- デジタル化によるスマートバスタの構築

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性の重視
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実
- 公共空間の高次利用による賑わいの創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

- 鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現
- 誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備
- サイン表示等、分かりやすい案内の充実
- わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

防災機能の強化

- 大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造
- 緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保（多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）

新たなモビリティや交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転技術、パーソナルモビリティ等）導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

2. 四日市バスターミナルの基本目標

(2)「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と「四日市バスターミナルの基本目標」との対応

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応は以下のとおり。

表 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応

基本構想の考え方	配慮すべき事項	四日市バスターミナルの基本目標		検討にあたっての課題	対応方針	近鉄四日市駅周辺に期待される相乗効果	
			備考				
視点① 賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」	【①待合・交流空間】 ●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。 ●高質なデザインによるもてなし空間の創出	①中心市街地の活性化 ③都市機能施設への回遊性向上	駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出 ○玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実 ○公共空間の高次利用による賑わいの創出 ○四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現 ○「歩く」を支える既存施設との接続性の重視 ○楽しい・居心地の良い待合空間の実現	◆地域の活性化 ◆民間ノウハウを活用した事業スキーム	○必要機能の確保 ○都市空間デザインとの調和 ○アクセス機能の確保	○必要機能の施設配置・規模を検討 ○民間事業者との調整 ○地域が誇れるデザイン、利用して心地よい設え ○横断施設設置を検討	◎滞留・回遊性の向上による中心市街地の活性化（集客・売上向上） ◎シビックプライドの向上、公共交通利用促進
	【③歩行者動線】 ●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。 【④駅周辺】 ●わかりやすい案内表示（サイン計画）により、まちの回遊性を高めます。	④バリアフリー環境の整備	歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備 ○鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現 ○誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備 ○サイン表示等、分かりやすい案内の充実 ○わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置 ○天候等に左右されない快適な待合空間	○バス・タクシーと歩行者の動線分離 ○（2つ島案の場合）島間の横断部の横断方法 ○バスターミナル周辺も含めたユニバーサルデザイン化 ○上屋の設置、緑陰の確保	○立体横断施設設置を検討 ○中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスターミナル及び周辺整備全体のユニバーサルデザイン化を検討 ○バス・タクシー乗降場には上屋設置を基本	◎歩行者の円滑な移動動線確保による利便性向上、高齢者・障害者等の移動機会の増大	
視点② まちづくりと連動した交通機能の配置 「交通機能強化」	【⑤バス専用ターミナル】 ●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。	②交通結節機能強化	バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化 ○路線バス・高速バスのバス停、タクシー乗り場の集約化による公共交通の利用促進 ○マルチモーダル（鉄道・バス・タクシー）な結節点整備による北勢地域の一大広域交通拠点化 ○デジタル化によるスマートバスターミナルの構築 ○将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）乗り入れによる結節機能の強化	◆生産性の向上 ◆他の交通、拠点、新技術との連携強化	○反時計回り・一方通行運用への対応 ○待機場の確保 ○制度・技術構築 ○右側降車への対応 ○乗車・障害者等用乗車場の確保 ○バスバースからの車路横断対応 ○待機場の確保 ○待機車列の視認性確保	○原案どおり計画別途留意事項を整理 ○中央通り再編と調整を図りながら今後検討 ○オフピーク時を利用したバース空間のシェア運用 ○降車島の設置による左側降車、駅直近のバスターミナル交通島に乗車・障害者等乗降場設置を計画 ○ターミナル内に10台程度の待機場を計画、待機場から乗降場の直接視認性を確保	◎交通結節機能の強化による利便性向上、利用者数増大 ◎旅客・物流の効率輸送（バス、タクシー、荷捌き）
	【⑦タクシー】 ●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。				○沿道アクセスへの対応 ○荷捌き車両の取扱い ○くすのきパーキングの出入口移設等の検討 ○西町線への車両往來の確保	○横断施設設置を検討 ○一般車両区域に確保 ○今後検討 ○バスターミナル内に進入せず、往來可能となる道路構造を検討	-

※ピンク字：「四日市バスターミナルの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

2. 四日市バスターミナルの基本目標

(2) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と「四日市バスターミナルの基本目標」との対応

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応は以下のとおり。

表 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応

基本構想の考え方	配慮すべき事項	四日市バスターミナルの基本目標		検討にあたっての課題	対応方針	近鉄四日市駅周辺に期待される相乗効果	
			備考				
視点② まちづくりと連動した交通機能の配置 「交通機能強化」	【⑥観光バス】 ●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。					※観光バス乗降場は、中央通り再編事業にて対応	
	【⑧送迎車両】 ●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置（ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む）します。 ●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。					※送迎車両スペースは、中央通り再編事業にて対応	
視点③ 中央通りを活用した空間の魅力向上 「空間の魅力向上」	【⑩並木空間】 ●活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。	⑤都心居住の促進	並木空間の再編による魅力あるスペースの創造	○シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造 ○緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保 ○市民活動のフィールドとなる空間の確保 （多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）	○楠並木の再編を含む、待合・滞留空間の整備イメージ検討	○今後検討	◎シビックプライドの向上 ◎滞留・回遊性の向上による中心市街地の活性化（集客・売上向上） ◎市民活動の活発化
	【⑪車道空間】 ●現状の片側3車線を2車線（西浦通り～国道1号）にし、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。						
	【⑫東海道】 ●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。	③都市機能施設への回遊性向上	駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出	○「歩く」を支える既存施設との接続性の重視	○東海道の機能確保	○東海道の位置づけを保存する設えを検討	
<追加事項>			防災機能の強化 新たなモビリティや交通サービスとの連携	○大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受け入れ拠点として活用 ○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能 ○災害発生時の効果的な情報提供機能	◆災害対応の強化 ◆公益機能の強化	○必要機能・施設と合わせて検討	◎防災機能の確保
				○将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転技術、パーソナルモビリティ等）導入への対応 ○MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上 ○ICTなどを用いた高度なサービスの提供	◆他の交通、拠点、新技術との連携強化	○各交通モードの速度差への配慮 ○十分な車路幅員の確保、車両・歩行者の交錯箇所の最小化に配慮 ○新モビリティ、MaaS等については四日市市にて検討中	◎今後の公共交通利用の利便性向上、利用者数増大

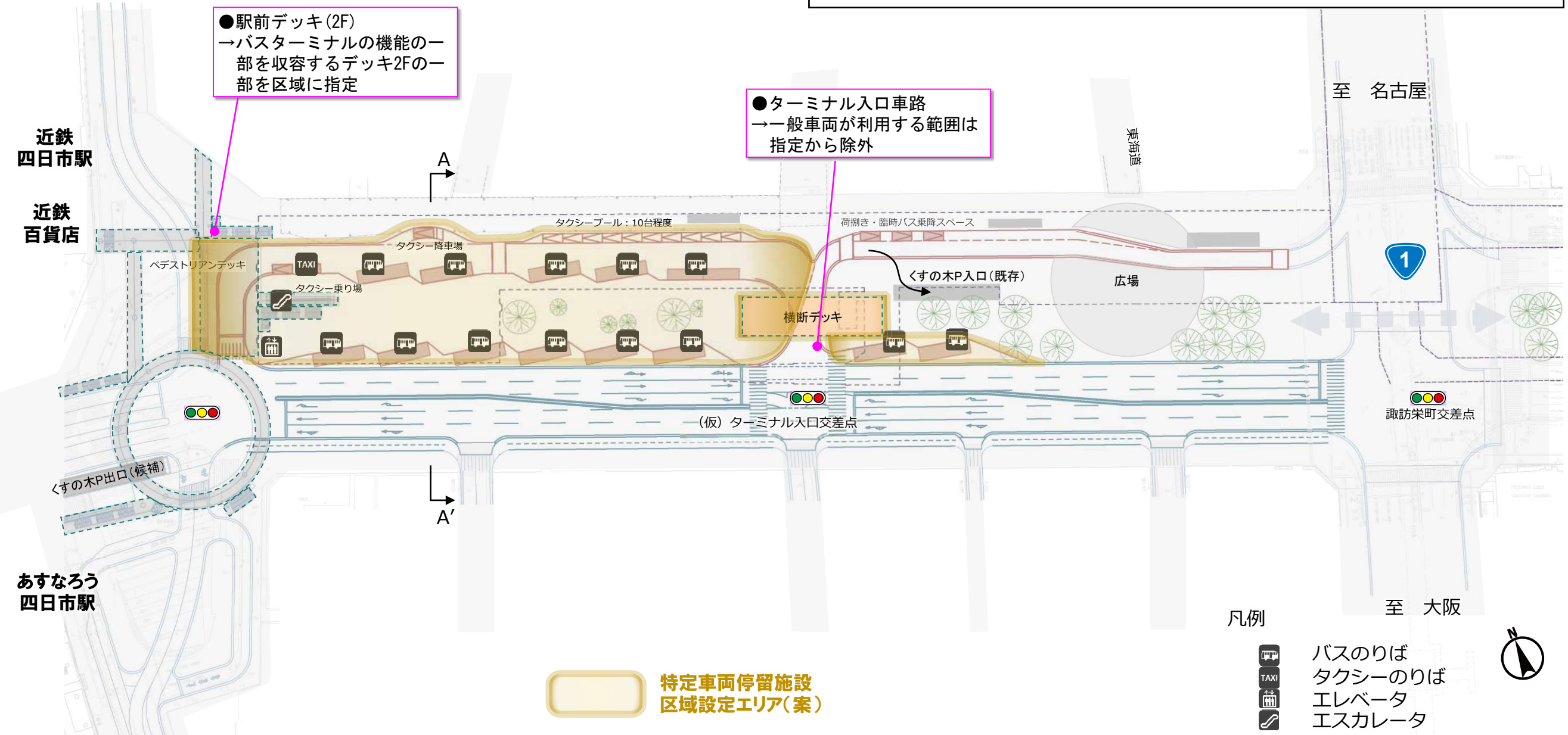
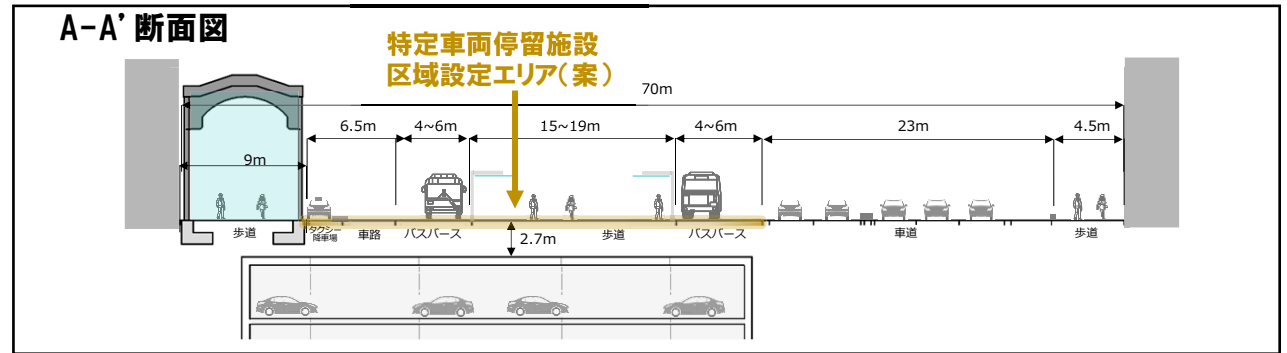
※ピンク字：「四日市バスターミナルの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(1) 特定車両停留施設の範囲設定

1) 特定車両停留施設の範囲の考え方

- ◆ ターミナル内車路、バス乗り場、タクシー乗り場、並木空間を区域に指定。
- ◆ バスターミナルの機能の一部を収容するデッキ2Fの一部を区域に指定。
- ◆ ターミナル入口車路のうち、一般車両が利用する範囲は除外。



※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)～

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

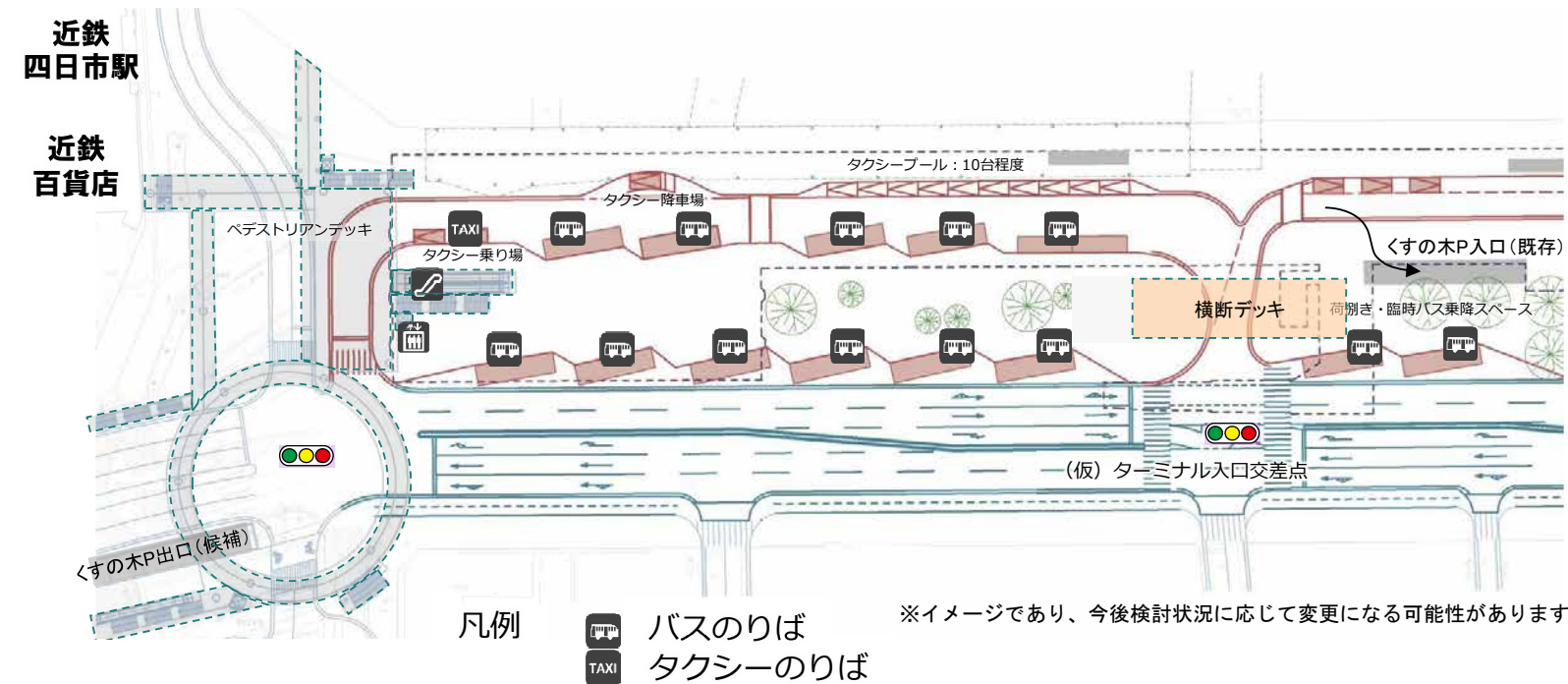
防災機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

新たなモビリティや交通サービスとの連携

バス・タクシーバス

- ◆ バス・タクシーバスを可能な限り集約し、交通結節機能を強化



「四日市バスターミナル」区域外で近鉄四日市駅周辺に実装する機能



送迎車両スペース

- ◆ 一般車による送迎用のスペースは、近鉄四日市駅南側駅前広場に設置 (予定)



新モビリティ導入検討

- ◆ 今後、導入が想定される新モビリティ (グリーンスローモビリティ、自動運転) 導入への対応

電動低速バスタイプ



出典：グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集

観光バス乗降スペース

- ◆ 観光バスの乗降スペースは、中央通りの市民公園前に設置 (予定)



3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)～

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

防災機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

新たなモビリティや交通サービスとの連携

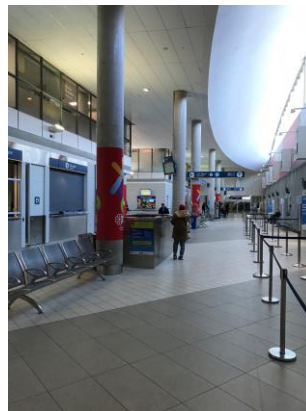
シームレスな乗換

駅前広場デッキと一体となったバスターミナル



(豊橋駅)

待合空間



(モントリオール)

トイレ



(登大路バスターミナル)

パウダーコーナー



(池袋駅)

分かりやすい案内

周辺地域と一体的な案内デザイン



出典: 新宿ターミナル基本ルール (新宿ターミナル協議会) 2016年3月

路線	バス種別	時刻	到着	出発
富士五湖線	08:25 山中駅発	1194号	10:58	到着
	10:25 新着	1194号		出発
	08:25 山中駅発	3334号		到着
甲府線	09:30 甲府発	K0185号	09:50	到着
	09:40 新着	K0185号		出発
	09:15 甲府発	K0186号		到着
松本線	11:08 松本発	S018号	11:20	到着
	11:08 新着	S018号		出発
	11:38 松本発	S019号		到着
ゆきづり本支線	10:30 本支線発		11:35	到着
	11:32 新着			出発
	10:30 本支線発		11:15	到着
常陸大宮・常陸太田線	09:00 常陸大宮発		11:15	到着
	11:11 新着			出発
	09:00 常陸大宮発		11:15	到着

(新宿バスタ)

チケット販売所



(天神バスターミナル)

コインロッカー



(天神バスターミナル)

子育て支援施設



(登大路バスターミナル)

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な都市機能(案)～

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

防災機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

新たなモビリティや交通サービスとの連携

待合空間（防災機能空間）



出典：平成28年度東京都・渋谷区合同帰宅困難者対策訓練について

賑わい施設（収益施設）



(天神バスターミナル)

コワーキングスペース



(池袋駅)

情報提供施設



(オアシス21)



(名古屋市中区栄)

並木空間の保全、魅力あるスペースの創造



出典：道路活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改訂版- (国土交通省道路局)平成28年3月

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(2) 四日市バスターミナルの必要機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は48,472人（H30））。
- ◆ バスターミナルとして必要と考えられる機能は下表のとおり。この内、建物内に収容する施設の最低限の規模（赤文字を想定、廊下、エントランス等を除く。）は、**300㎡程度**と想定される。
- ◆ **賑わい施設については別途検討が必要**となる。
- ◆ 詳細については、サービスレベルに応じた精査が必要。

機能	施設	規模設定（案）	規模設定の考え方
ターミナル基本機能	チケット販売所	約50㎡程度（案内カウンター、並びスペース、券売機3台程度含む）	券売機台数は高速バス発車台数（40台/日）より設定。 （営業設備ハンドブック（JR東日本）等参照）
	待合空間（屋内）	約 130㎡程度	バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり バス乗降客数からサービスエリア基準等を参考に設定
	待合空間（屋外停留所）	約760㎡程度	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要
	トイレ（多目的トイレ含む）	約 70㎡程度	バス乗降客数からサービスエリア基準等を用い設定
	管制センター	必要に応じ設定	
	防災施設	※別途整理	※賑わい施設との兼用を検討
公益・利便機能	コインロッカー	約 10㎡程度	近鉄四日市駅設置台数（小120台）より乗降客数割合で設置
	子育て支援機能（授乳室等）	約 8㎡程度	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積
	パウダーコーナー	約 10㎡程度	女性用トイレの個室数の半数程度とする。 （サービスエリアの基準 2.2㎡/人）
	観光案内等	約 25㎡程度	事例より設定
	賑わい施設（民間収益施設）	約3~380㎡ （最小値（例）：駅売店） （最大値（例）：奈良県登大路バスターミナル事例）	民間事業者ヒアリング及び事例を踏まえ設定 ※要検討 ※防災施設との兼用を検討



※規模等については、現段階の案であり今後の調整等により変更の可能性があります。

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針 ~ターミナルの配置方針~

1) ターミナルの計画方針

- ◆ 整備エリアは「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定。
- ◆ バスターミナルの基本目標に則り、必要な範囲を「特定車両停留施設」に指定。
- ◆ 分散しているバスのりばの集約による利便性向上を目的とし、四日市の新たな交通結節点として整備。
- ◆ 中央通りは4車線化して南側に集約。

2) ターミナルの基本条件

① 整備エリア

- ◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定。

② 法的規制

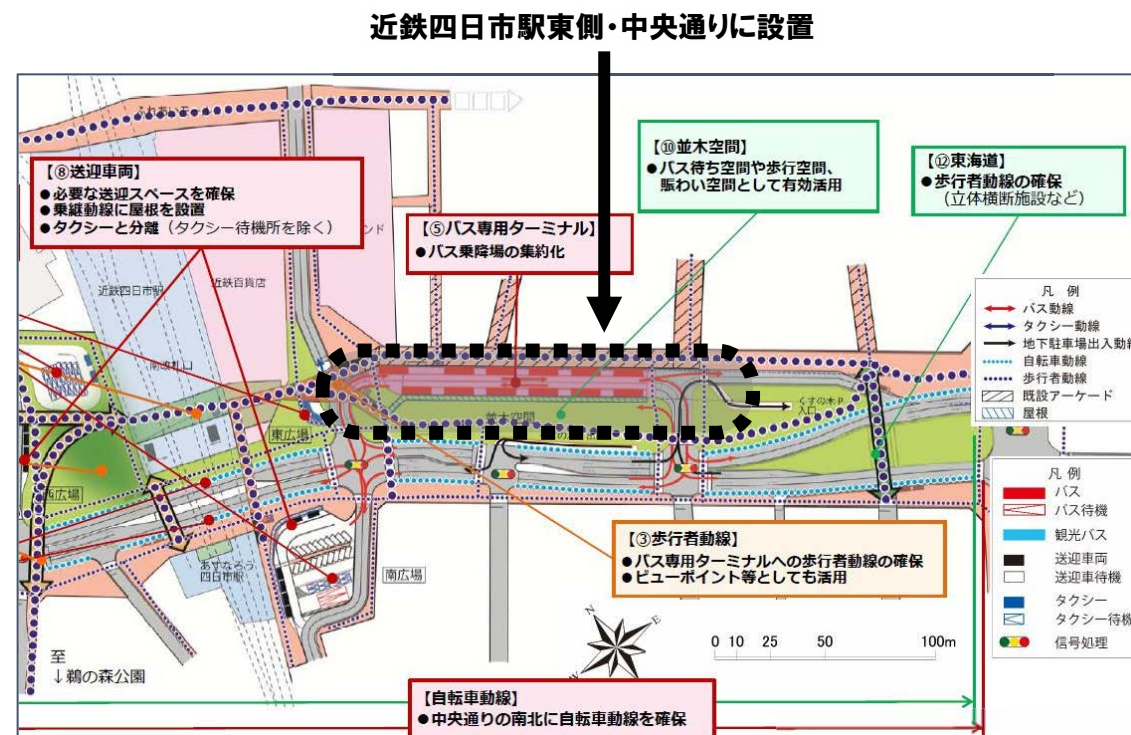
- ◆ バスターミナル区域は道路法の「特定車両停留施設」に指定。

③ 車両動線

- ◆ バスターミナル区域はバス・タクシーのみ入構可能。
- ◆ ターミナル内の車路を左回りの一方通行にすることで、待合広場を1箇所を集約させ、効率的な施設配置を図る。
- ◆ 国道1号方面からは、中央の交差点を右折して進入。
- ◆ 中央通り西側からは、中央の交差点を左折して進入。

④ 歩行者動線

- ◆ 近鉄四日市駅から歩行者デッキで直結
- ◆ 駅周辺の回遊性を持たせるため、横断施設を設置



出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

「特定車両停留施設」とは？

➡ 民間と連携した新たな交通結節点

- ◆ 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができることや料金を徴収できることを規定。
- ◆ 道路法の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）により、特定車両停留施設の道路の附属物への追加が閣議決定されているため、「特定車両停留施設」の指定を想定した配置検討を行う。

「特定車両停留施設」に入構可能な車両

➡ 一般車両の進入が制限される

- ◆ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）
- ◆ 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

※交通結節点としての整備のため、本施設ではトラックは許可制とする等、入構方法は今後検討する。

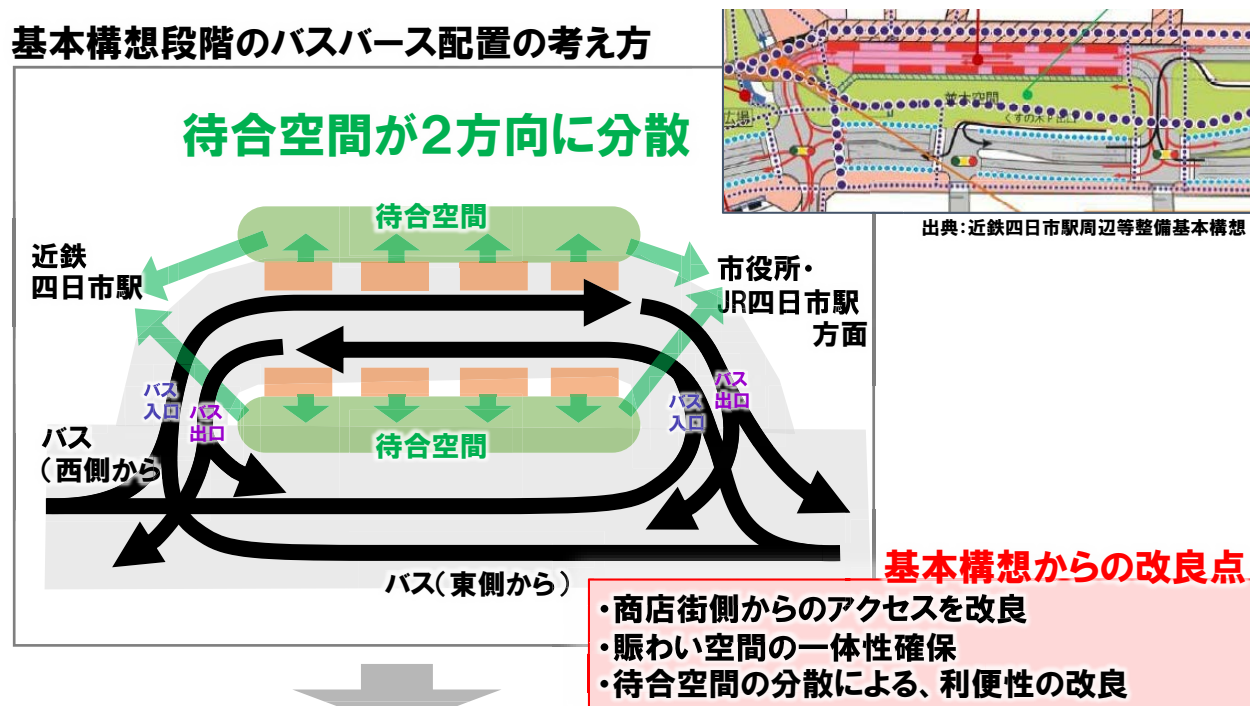
3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針 ~ターミナルの配置方針~

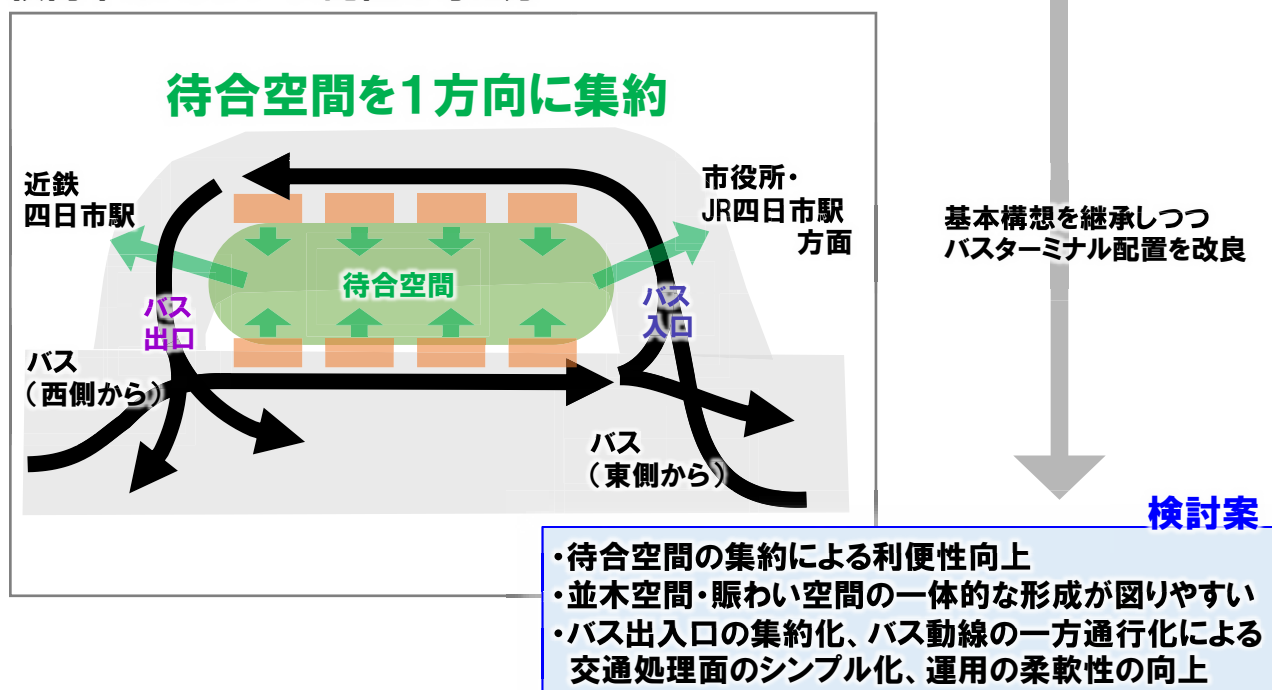
3) バスバース配置の考え方

- ◆ 基本構想策定後、検討を重ねた結果、商店街側とのアクセス、賑わいの分断、バス利用者の利便性を考慮し、バスバースの配置の考え方を下記のようにバージョンアップ。

基本構想段階のバスバース配置の考え方



検討中のバスバース配置の考え方



4) 計画諸元

- ◆ 近鉄四日市駅前を発着するバスの便数は、**発車446台/日、到着432台/日**。

表 ターミナル計画諸元

箇所	項目	内容
周辺道路諸元	国道1号	交通量 : 約 27,300台/日 (H27センサス) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 60km/h (規制速度 : 50km/h) 車線数 : 6
	中央通り (市道)	交通量 : 約 21,000台/日 (H28交通量調査より推定) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 60km/h (規制速度 : 40km/h) 車線数 : 4
ターミナル諸元	バス路線数	路線バス : 24路線 スクールバス : 3路線 その他、高速バス、契約バスが発着
	バス便数	路線バス : 発車446台/日、到着432台/日 (2020.7時刻表) 高速バス : 発車40台/日、到着39台/日 (2019.7時刻表)
	バース数	バス : 13バース (必要数11 + 予備2) バスサービス時間 : 10分 タクシープール : 10台程度
	車路幅員	4.0m (バス発着時の車両軌跡により必要な幅員を設定)
	信号制御	あり (入口・出口)
	横断歩道	あり (歩行者動線ネットワークを勘案して配置)
	面積	約 7,000m ²

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

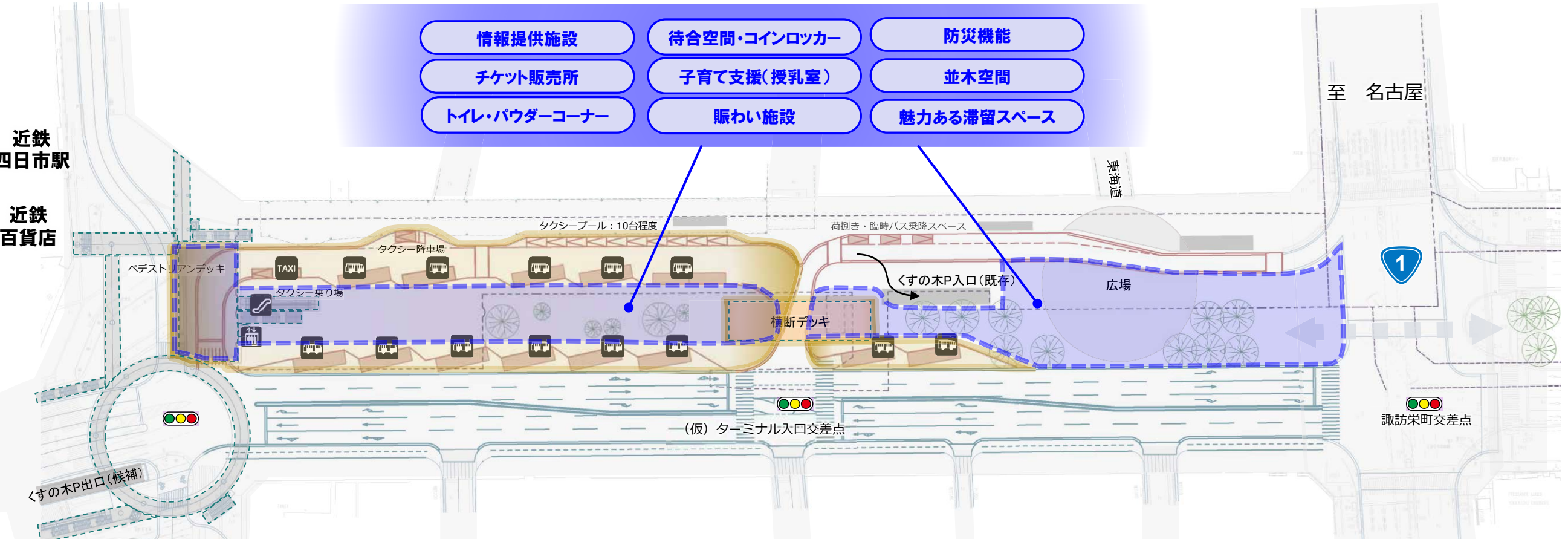
(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

1) バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

2) 各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入。



3) 検討を進める上での視点

重要な視点
景観への配慮から平面上に低層階での施設配置
基本目標に則り必要な機能を十分に確保
余裕のある配置に配慮するためには、必要に応じターミナル機能や防災機能等を優先
魅力的な賑わい機能の導入により、ターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ



特定車両停留施設 区域設定エリア(案)

※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

4) ピーク時のバス利用客の待ち行列について

- ◆ 現状のバス待ち状況を調査し、バス待ちスペース。滞留・施設スペースの大きさと、歩行者動線について検討を行った。
- ◆ バス待ちスペース (W=3.75m) と、歩行者動線 (W=4.0m) を確保した上で、滞留・施設スペース (W=3.5m) が確保可能。

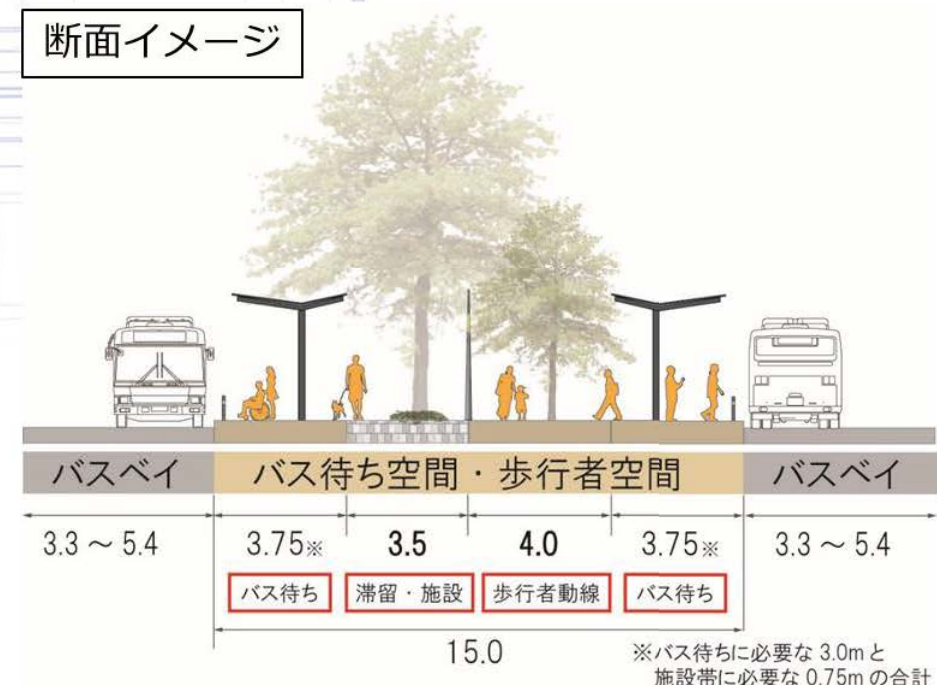
現状のバス待ち状況 (2020年12月4日 (金) 7:20から8:20【晴れ】)

バス	路線	行先	本数	人数	備考	バス	路線	行先	本数	人数	備考	
北①	三重団地笹川線	三重団地向き	58	31		南①	三重団地笹川線	笹川向き	58			
	四商スクール	〃	3	72			四日市平田線	平田駅向き	10	7		
	神前高角線	高角駅向き	7				水沢線	宮・椿・小山向き	26	44		
北②	福王山線	福王山向き	10	25			南②	水沢線	笹川向き	2		
	美里あがたヶ丘線	あがた向き	20					泊山医療センター線	医療向き	7		
	メリスクール	〃	3	59		四郷スクール		水沢向き	2	44		
北③	三岐鉄道	山之色向き	25			南③	東日野四日市港線	東新町経由 J R 向き	4			
	桜花台線	桜花台向き	25				東日野四日市港線	近四郷経由 J R 向き	6			
	かわしま線	悠彩向き	11				福王山線	J R 四日市向き	10			
	東日野四日市港線	ガーデン、市立向き	27				水沢線	〃	25			
	羽津山線	市立向き	7				三岐鉄道	〃	23			
北④	各高速路線	空港、大阪、京都向き	13		※高速バスのため、夜の発車時間帯はより多くの人が待つことが想定される	南④	東日野四日市港線	東新町経由四日市港向き	12	15		
	東京高速、他社夜行便	JAMJAM、WILLER等	-				東日野四日市港線	J R 経由四日市港向き	2			
	四日市競輪	四日市ドーム行き	-				南⑤	羽津山線	羽津山向き	44	72	
各契約輸送・臨時	東エ、弘、老人セブ、アワ等	-	24		小杉線	小杉向き		17				
北-降	-	-	-	-		南-降	-	-	-	-		

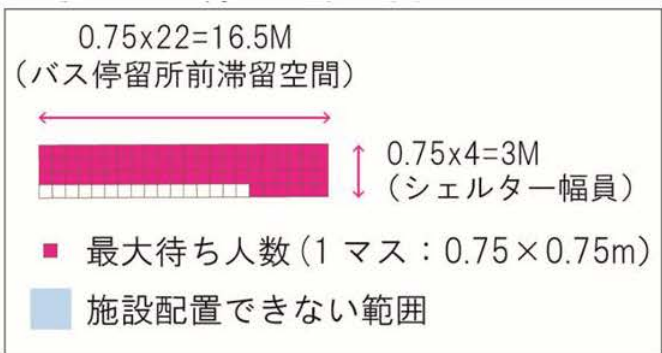
平面イメージ



断面イメージ



バス待ちに必要なスペース (ピーク時最大)



道路構造令の解説と運用 p173

1. 自転車道の設計に用いる自転車の諸元は次の表のとおりとする。

占有幅 (m)	高さ (m) (走行時)	長さ (m)	ペダル高 (m)
1.00	2.25	1.90	0.05

2. 歩行者の占有幅は 0.75 m を標準とする。

3. 車いすの占有幅は 1.00 m を標準とする。

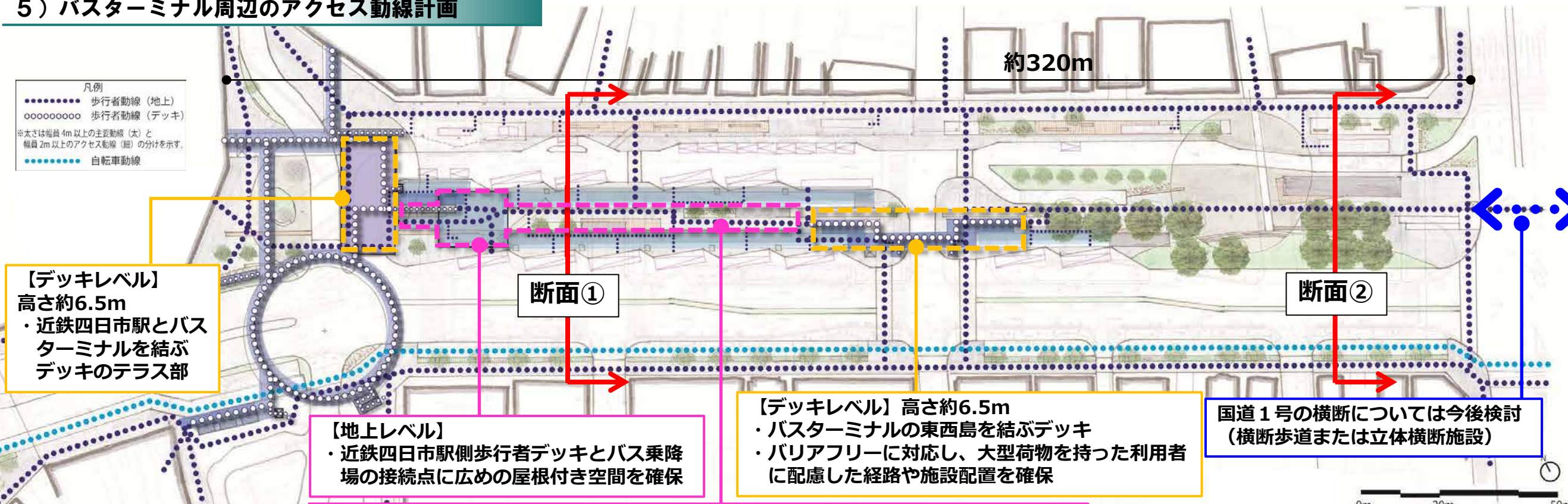
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画

- 凡例
- 歩行者動線 (地上)
 - 歩行者動線 (デッキ)
 - ※太さは幅員 4m 以上の主要動線 (太) と幅員 2m 以上のアクセス動線 (細) の分けを示す。
 - 自転車動線



【デッキレベル】
高さ約6.5m
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶデッキのテラス部

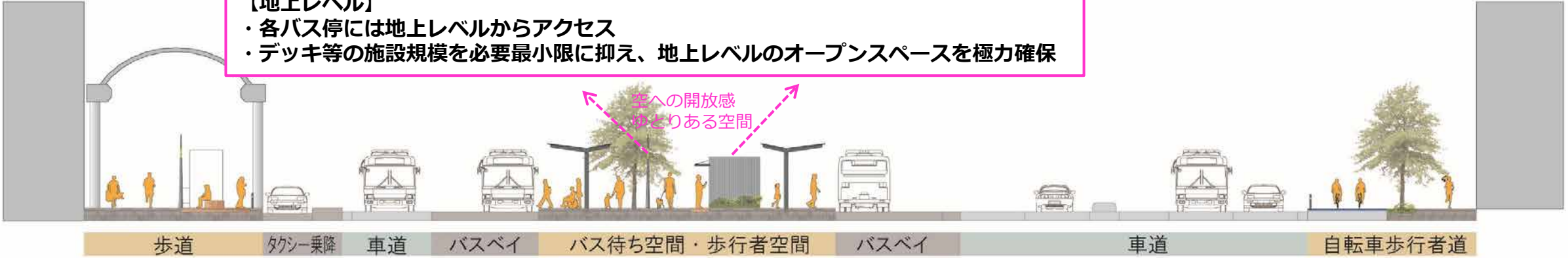
【地上レベル】
・近鉄四日市駅側歩行者デッキとバス乗降場の接続点に広めの屋根付き空間を確保

【デッキレベル】 高さ約6.5m
・バスターミナルの東西島を結ぶデッキ
・バリアフリーに対応し、大型荷物を持った利用者に配慮した経路や施設配置を確保

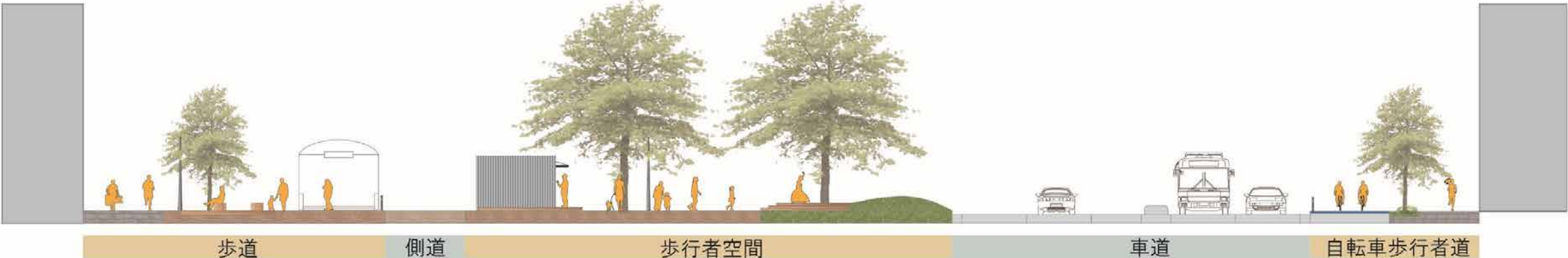
国道1号の横断については今後検討
(横断歩道または立体横断施設)

断面①

【地上レベル】
・各バス停には地上レベルからアクセス
・デッキ等の施設規模を必要最小限に抑え、地上レベルのオープンスペースを極力確保



断面②



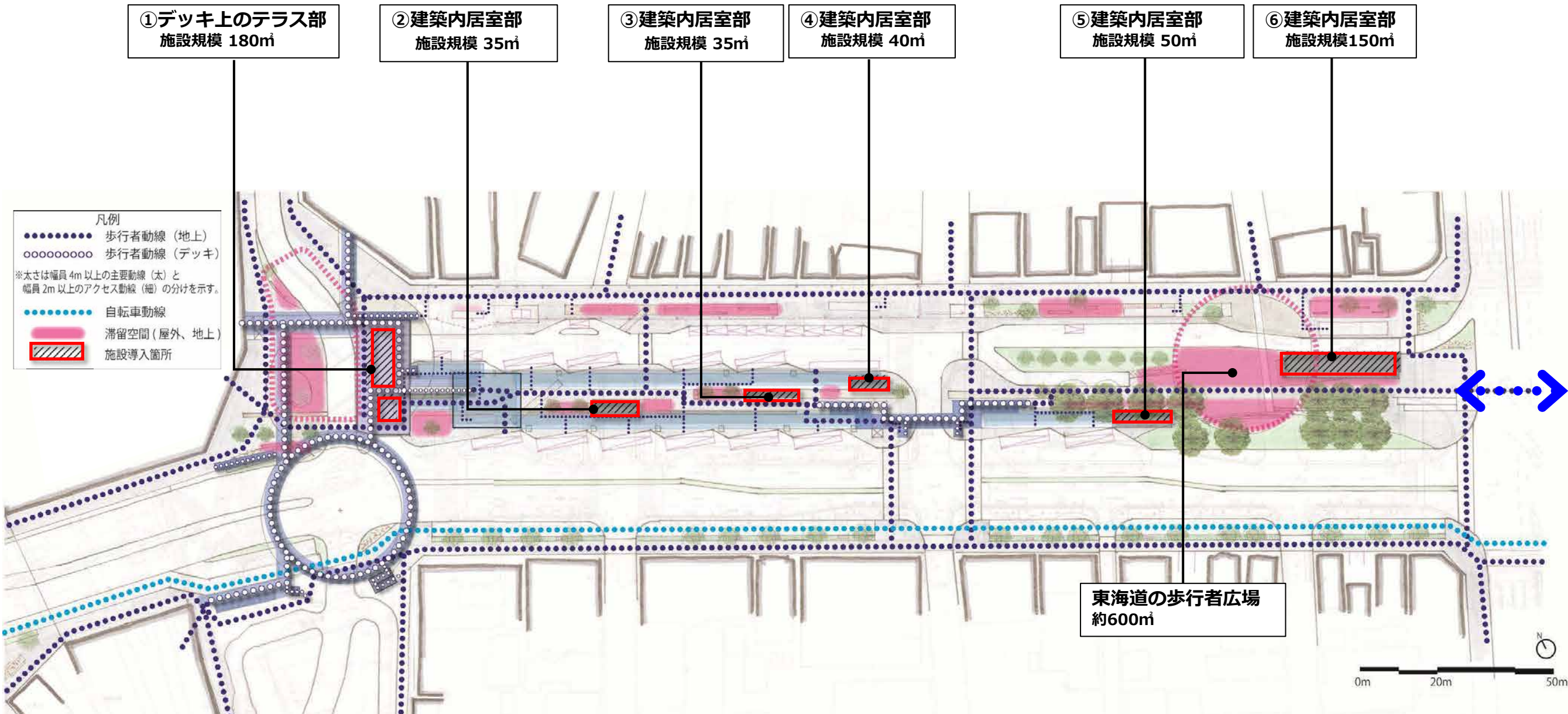
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

6) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」

- ◆ バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」について下記に示す。
- ◆ 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡張した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- ◆ 動線計画を踏まえ、バスターミナル内の施設スペースを必要最小限とすることで、滞留スペースを可能な限り広く確保した案。
- ◆ 490㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と**賑わい施設に190㎡程度の施設導入が可能**。
- ◆ 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。



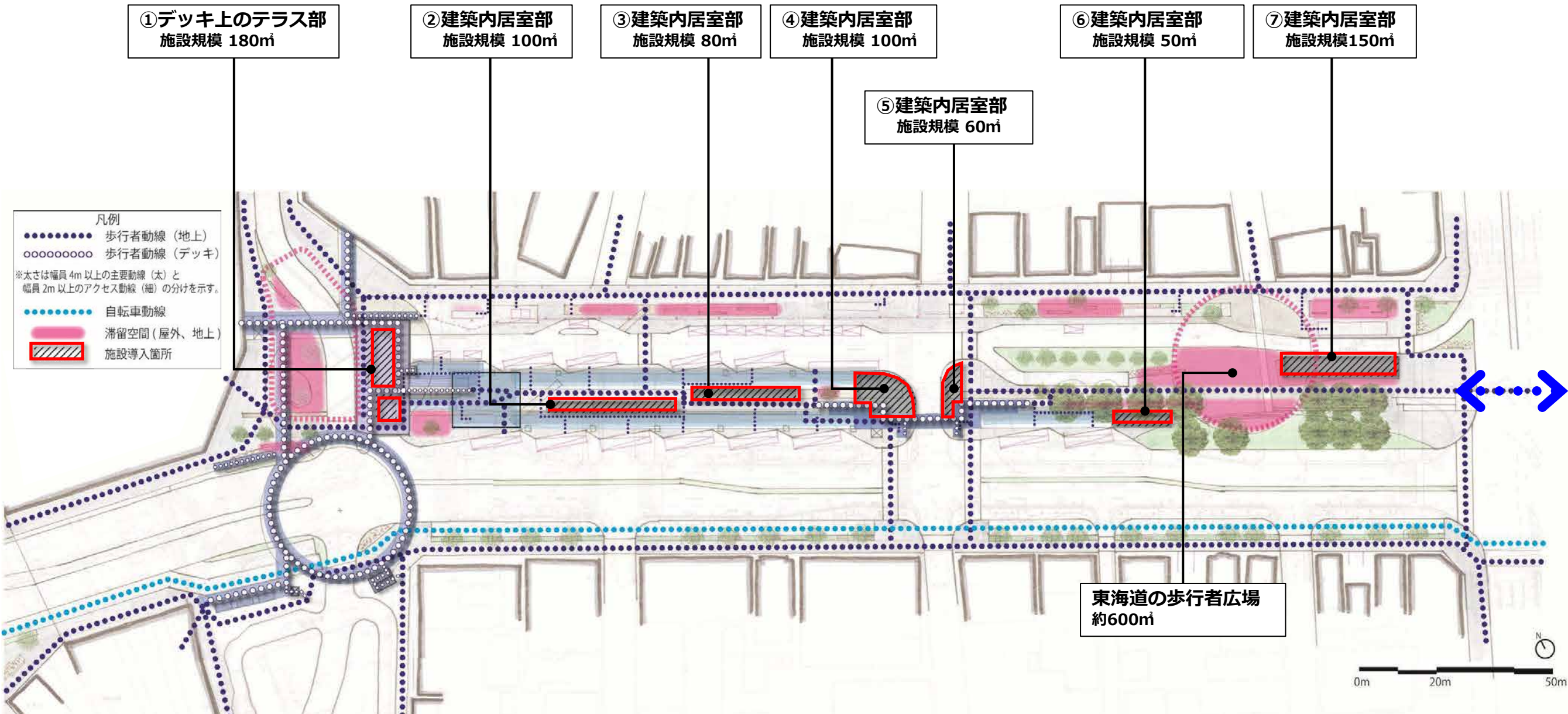
※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

6) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

- ◆ バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す。
- ◆ 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- ◆ 動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案。
- ◆ 720㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と、**賑わい施設に420㎡程度の施設導入が可能**。
- ◆ 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。



※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
※今後の調整等により変更の可能性があります

4. 整備効果

(1) 広域的なネットワークとアクセス性の向上

- ◆ 三重県北勢地域は、日本3大都市圏の大阪～名古屋間に位置し交通の要衝であるものの、新幹線駅が無く広域な移動に関しては、新幹線以外の鉄道や自動車での移動が主である。
- ◆ 北勢地域では、広域的な道路ネットワークが構築されつつあるものの、国道1号、23号から地域を代表するターミナル駅へのラストワンマイルのアクセス性に課題がある。
- ◆ 国道1号を始めとする幹線道路とバスターミナルを一体的な視点で整備することで、道路網と鉄道網の結節機能の強化が図られ、さらなるアクセス性の向上が期待される。

広域的な道路・鉄道ネットワーク



4. 整備効果

(2)防災機能の向上

- ◆ 近鉄四日市駅周辺には指定避難所・津波避難ビル等の施設が十分な状況ではなく、周辺施設と連携し、さらなる防災対策を講じることが必要。
- ◆ バスターミナルが整備されることで、平常時に待合施設や賑わい施設として機能する空間を、災害時にも役立つ空間として防災機能の向上が期待される。

想定される防災機能	内 容	周辺都市機能への導入効果と理由
情報提供施設	<p>災害情報、 交通機関運行情報、 周辺防災施設情報の提供 (多言語対応、ユニバーサルデザインに配慮)</p>  <p>名古屋市中央区</p>  <p>西鉄天神高速バスターミナル</p>	<p>災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確認</p>
退避経路	<p>一時退避場所、周辺防災施設への移動 (デッキ等を活用した安全な避難ルートの整備)</p>	<p>歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確認</p>
一時退避場所	<p>平常時の待合空間を、災害時には一時的・短期的な安全確保のための退避空間</p>	<p>周辺施設と連携し、待合空間、並木空間等を一時避難場所として活用し、発災時における身の安全を確保</p>
備蓄倉庫	<p>災害時に備えた備蓄品 (食料、水、ブランケット、携帯型トイレ、マスク等) の保管</p>  <p>出典：内閣府HP</p>	<p>周辺施設やターミナル内の賑わい施設等と連携した備蓄倉庫を整備し、一時避難者に対する必要最低限の物資供給を実現</p>
マンホールトイレ	<p>下水道管路にあるマンホールの上に簡易な便座やパネルを設け、災害時において迅速にトイレ機能を確保</p>  <p>宮城県東松島市</p>	<p>災害による断水時においてもトイレ環境を確保し、避難者の快適性を確保</p>
非常用発電機・エネルギー供給施設	<p>災害時における事業継続性の低下防止</p>	<p>発災後も賑わい施設等に電力を供給することで、事業の継続を実現</p>

4. 整備効果

(3) 帰宅困難者の代替輸送の確保

1) 「四日市市地域防災計画」における考え方

- ◆ 帰宅困難者への配慮：地震の発生による公共交通機関停止等により、市及び防災関係機関は、駅等を中心とする市街地に滞留する帰宅困難者及び滞留者への対応を行います。

<輸送手段の確保>

- ・市は、各公共交通機関と連携をとり、利用者及び乗客の誘導先・方法等の情報提供をするとともに、振替輸送 について検討します。
- ・振替輸送 が確保できた時点で、混乱を避けるため一時滞在施設等に対して段階的に情報を提供し避難場所単位や帰宅エリア等で帰宅困難者が混乱しないよう配慮します。

<情報等の提供>

- ・市は、県と協力して帰宅困難者等に関する情報を収集し、帰宅困難者の帰宅支援に資する公共交通機関や道路状況等の情報提供を行います。

出典：四日市市地域防災計画(令和2年7月修正)より抜粋

2) バスターミナルを帰宅困難者の代替輸送に活用し、安全・安心な空間を創出

- ◆ 東日本大震災（H23.3）や大阪府北部の地震（H30.6）が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じ、鉄道が長期にわたって不通となった阪神淡路大震災（H7.1）では、バスによる代替輸送が行われた。
- ◆ そこで、災害時における帰宅困難者の代替輸送等の災害への対応空間として、新たな中・長距離バスターミナルの活用を検討。

四日市バスターミナルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	機能の内容
バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送	・ 帰宅困難者の鉄道等の代替輸送
多言語に対応した情報提供施設	・ 帰宅困難者の帰宅支援に資する公共交通機関や道路状況等の情報提供 ・ 避難場所への案内誘導や避難所情報の提供

導入する防災機能のイメージ

<p>バスによる 帰宅困難者の 輸送</p>	 <p>出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画</p>
<p>情報提供施設 (多言語対応、 災害情報等の発信)</p>	 <p>名古屋市中区栄 西鉄天神高速バスターミナル</p>

災害時の帰宅困難者およびバスによる鉄道の代替輸送の様子



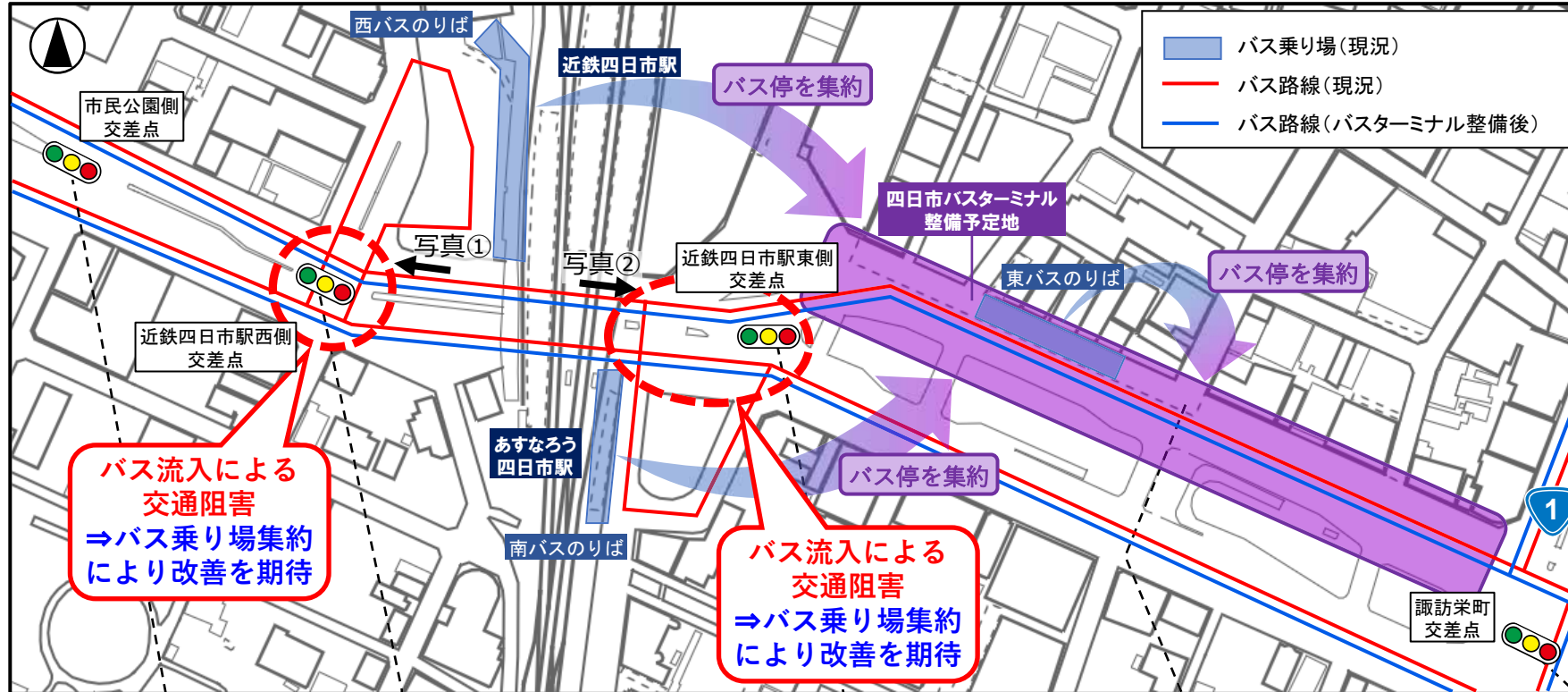
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

4. 整備効果

(4)バス乗り場集約による交通円滑性・安全性の向上

- ◆ 近鉄四日市駅周辺では、駅の東西南にバス乗り場が分散しており、バスと一般車、歩行者との錯綜が発生。
- ◆ また、バスの運行台数がピークを迎える通勤・通学時間帯で、バスの右左折による交通阻害、また、歩行者横断待ちによるバスの定時性の低下が懸念されている。
- ◆ バスターミナルが整備されることで、駅東側にバス乗り場が集約され、バスの定時性および自動車交通の円滑性・安全性の向上が期待される。

バス乗り場の集約による交通円滑性の向上



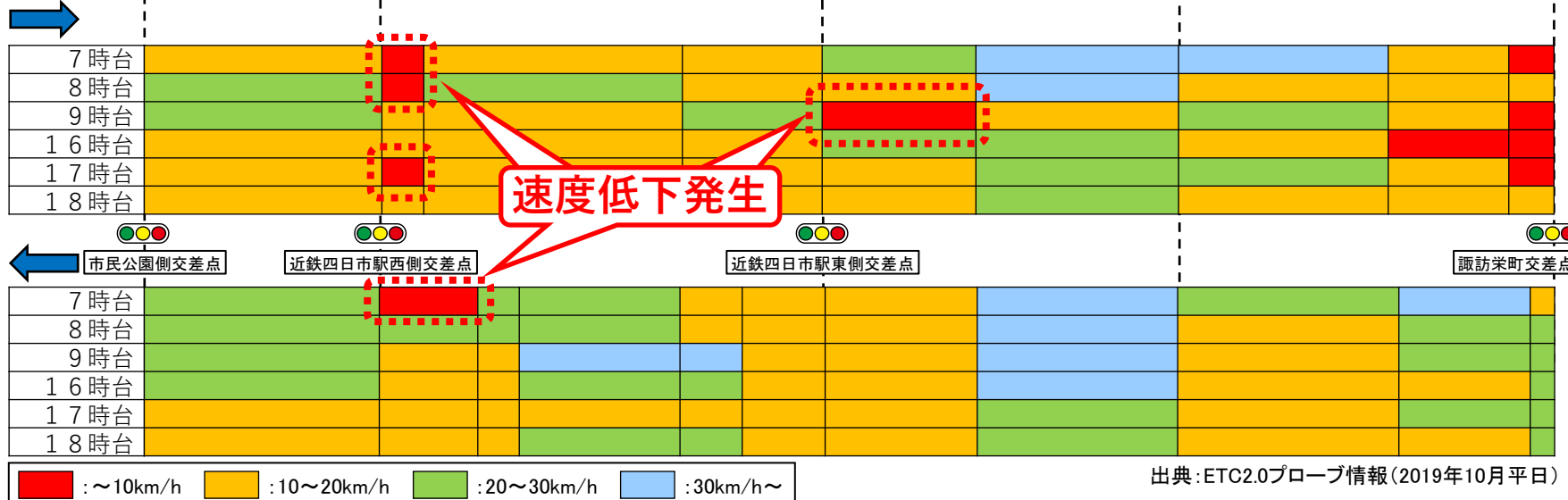
写真① バスや歩行者の混雑が発生



写真② バスと一般車の混在による交通阻害



《現況旅行速度(速度カウンター図※)》



出典:地理院地図(下図)

出典:ETC2.0プローブ情報(2019年10月平日)

※速度カウンター図:縦軸に時間帯、横軸に地点位置を示し、地点ごとの車両の旅行速度を表現した図。

上記カウンター図では、朝ピーク時(7~9時台)と夕ピーク時(16~18時台)の市民公園側交差点~諏訪栄町交差点(国道1号)の旅行速度を示す。

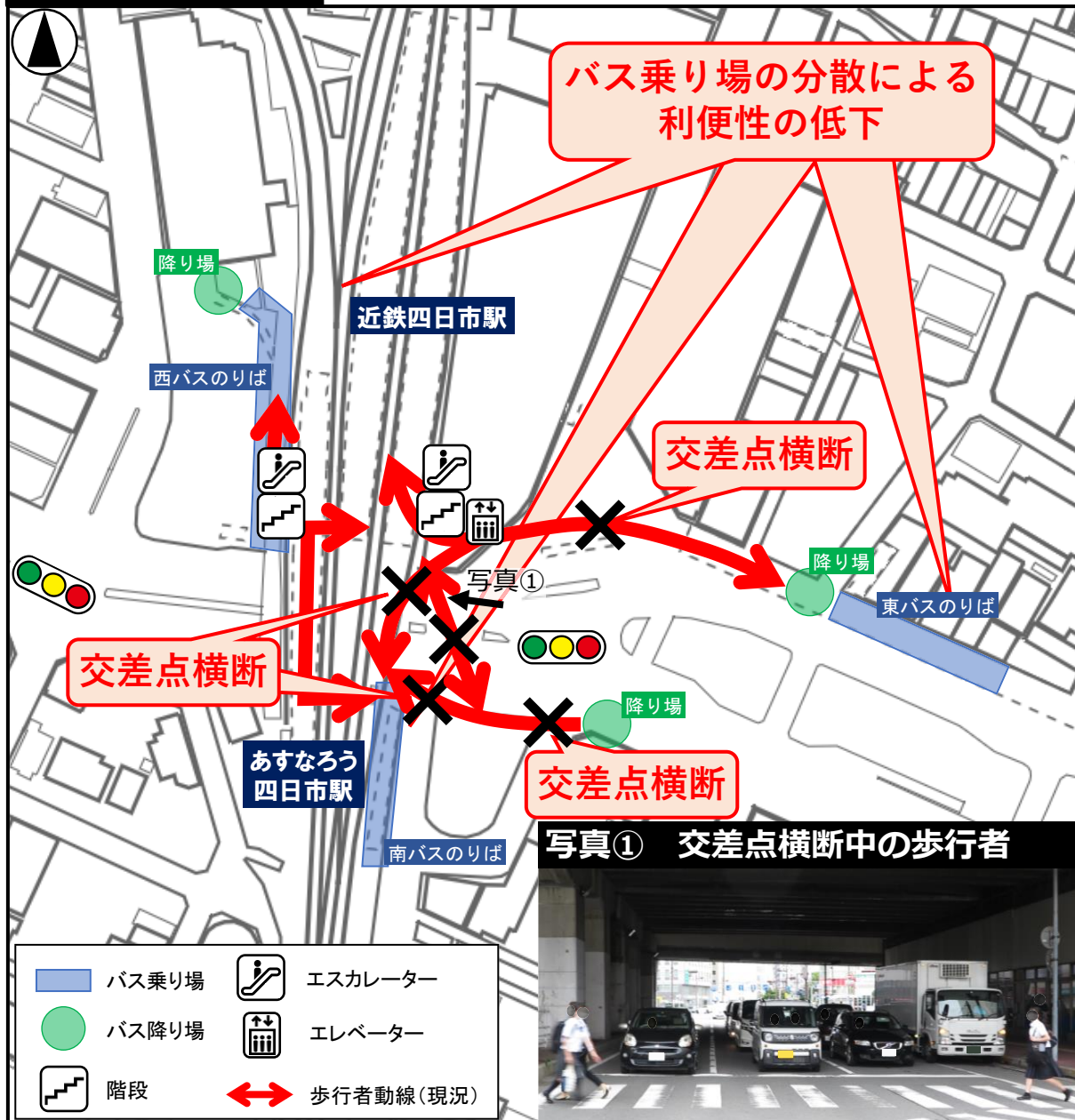
4. 整備効果

(5) 駅直結による安全かつ快適な歩行者動線の確保

- ◆ 近鉄四日市駅前空間では、駅の東西南にバス乗り場が分散しているため、乗換動線がわかりづらく、相互利用の利便性を阻害。
- ◆ また、現バス乗り場に向かうまでの歩行者動線内には階段や交差点が存在し、安全性や利便性を阻害している。
- ◆ バスターミナルと駅を直結するデッキを整備することで、歩行者と自動車の分離による安全性の向上、わかりやすく快適な乗換動線の確保が期待される。

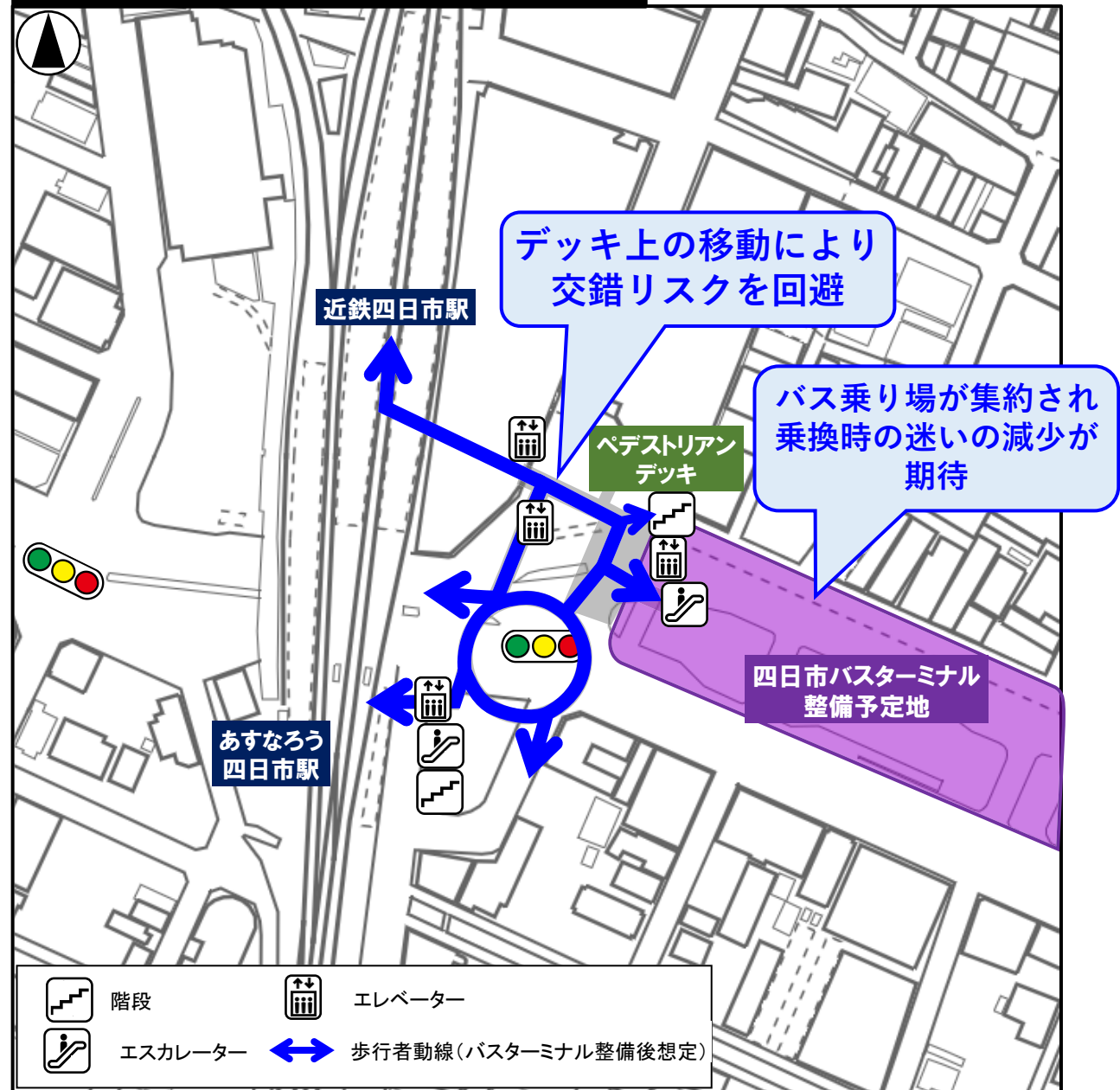
バスターミナル整備前後のバス乗り場・降り場までの歩行者動線

歩行者動線（現況）



出典：地理院地図（下图）

歩行者動線（バスターミナル整備後想定）



出典：地理院地図（下图）

4. 整備効果

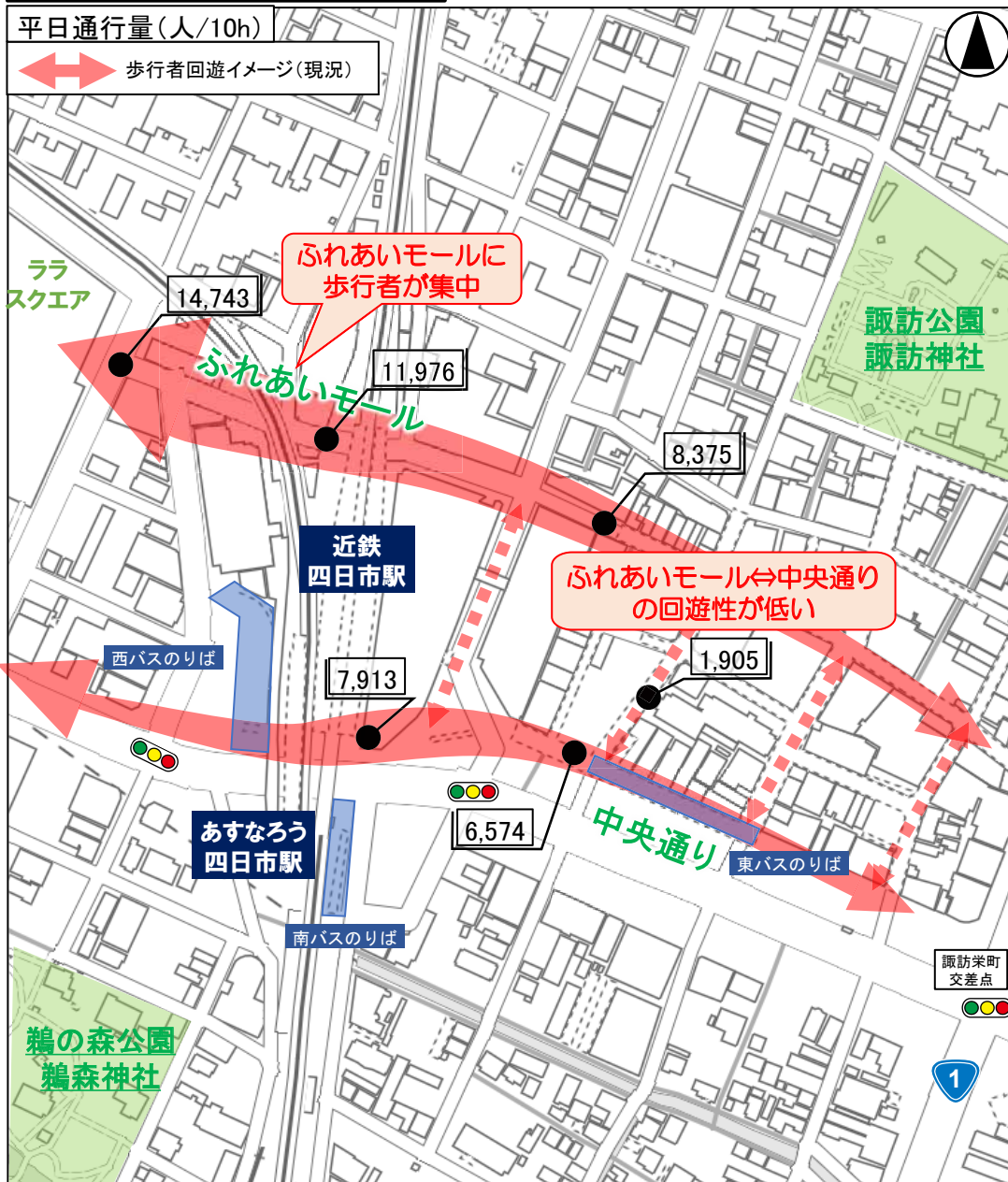
(6) 駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与

- ◆ 現在、ふれあいモールの歩行者交通量が多く、中央通り利用者よりも多い一方、ふれあいモール⇄中央通りの南北の移動が少なく、駅周辺全体としての回遊性が低い。
- ◆ バスターミナル整備により、交通結節機能の強化や人流が変化し、ふれあいモール⇄中央通りなど、駅周辺全体としての回遊性が向上する。
- ◆ また、商業・都市機能といった多様な機能を有する周辺施設等と連携し、バスターミナルと一体となった賑わい空間の創出への寄与が期待される。

バスターミナル整備による回遊性の向上

- ＜連携する周辺施設等＞
- ① 諏訪公園・鵜の森公園・市民公園
 - ② ふれあいモール
 - ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）

現況の歩行者回遊イメージ



出典：四日市市HP(歩行者流量調査) 調査日 令和元年11月8日(金)9:00~19:00
出典：地理院地図(下図)

バスターミナル整備後の歩行者回遊イメージ



出典：地理院地図(下図)

4. 整備効果

(7)バスターミナル整備による波及効果

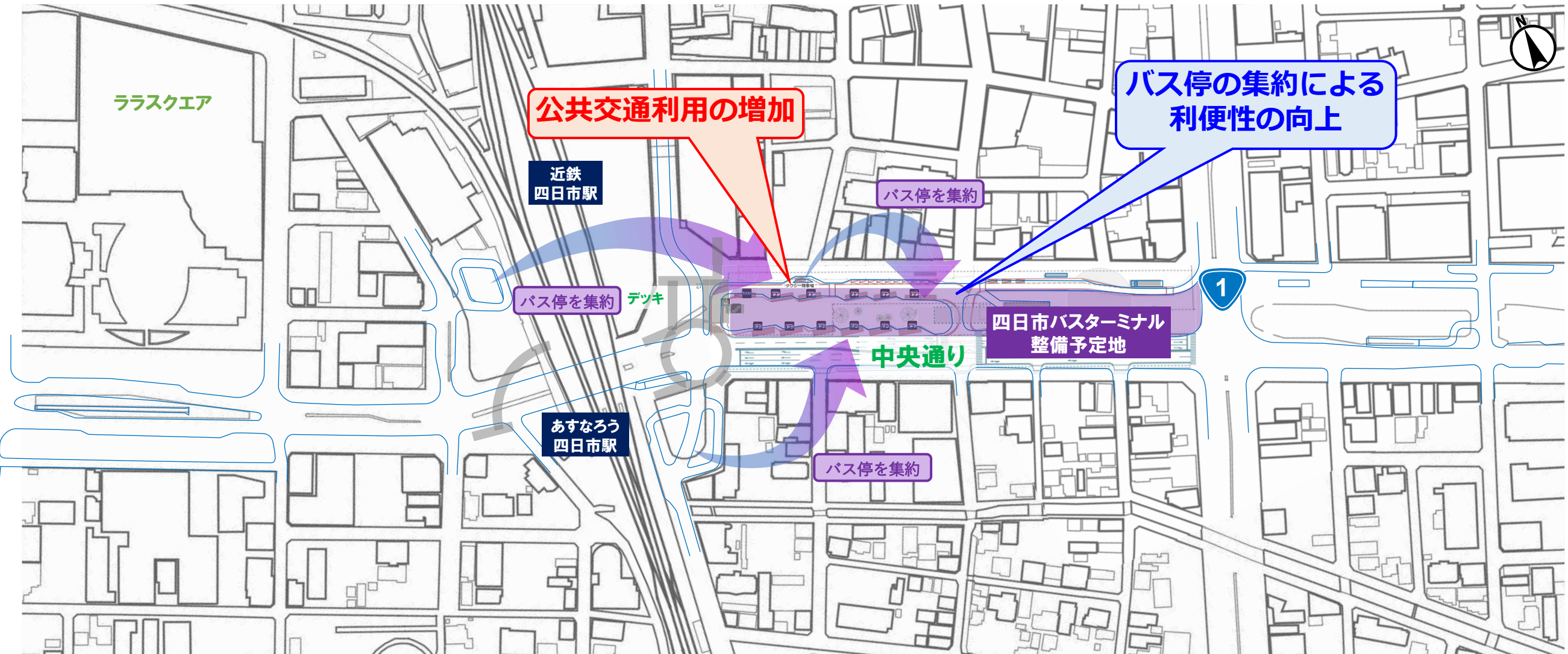
- ◆ バスターミナル整備により、公共交通の利便性が向上し、公共交通利用者の増加が期待される。
- ◆ 一般車両利用が公共交通利用へと転換されることで、交通円滑化・自然環境への負荷の軽減が期待される。

バスターミナル整備による波及効果

◆公共交通の利便性向上

◆バスを中心とした公共交通利用の増加

- ◆公共交通への転換による交通円滑性の向上
- ◆一般車両利用減による自然環境の負担軽減



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

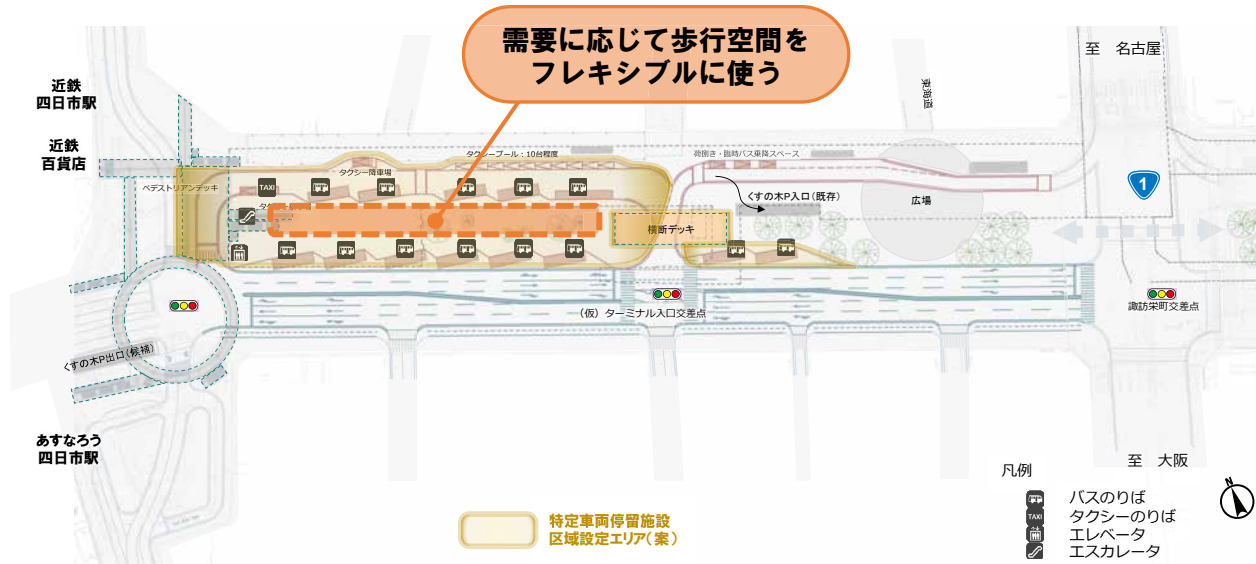
5. 将来の姿

(1) 整備イメージ

- ◆ 駅前空間における多様なニーズに対応するため、限られた空間の上手な使い方を検討していきます。
- ◆ 刻々と変化する社会構造の変化（求められるサービス、移動ニーズ、デジタル技術の進歩など）に対応したターミナル機能を検討します。

1) 公共空間の高次利用による賑わいの創出（短期）

- ◆ バス需要のオフピーク時に、ターミナル内の歩行空間を高次利用することにより賑わいを創出し、楽しく居心地の良い待合空間を実現

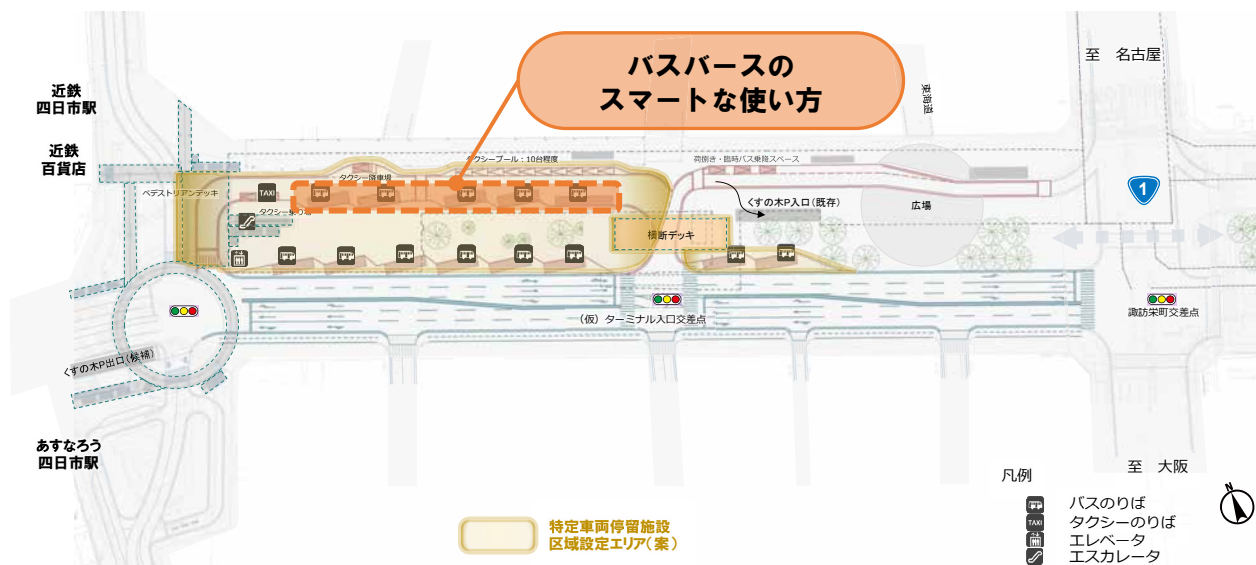


ターミナル内の歩行空間をフレキシブルに使い賑わいを創出するイメージ

出典：道路活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改訂版- (国土交通省道路局) 平成28年3月
 平成28年度東京都・渋谷区合同帰宅困難者対策訓練について
 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP

2) バス停のデジタル化によるスマートバスタの構築（中長期）

- ◆ バス停のデジタル管理により、曜日や時間帯に応じて空きバースを、多目的車両の利用や荷捌きスペースとしてシェアリング



LED可変路面標示イメージ



出典：Head of Design and Motion Graphics at Saatchi & Saatchi London

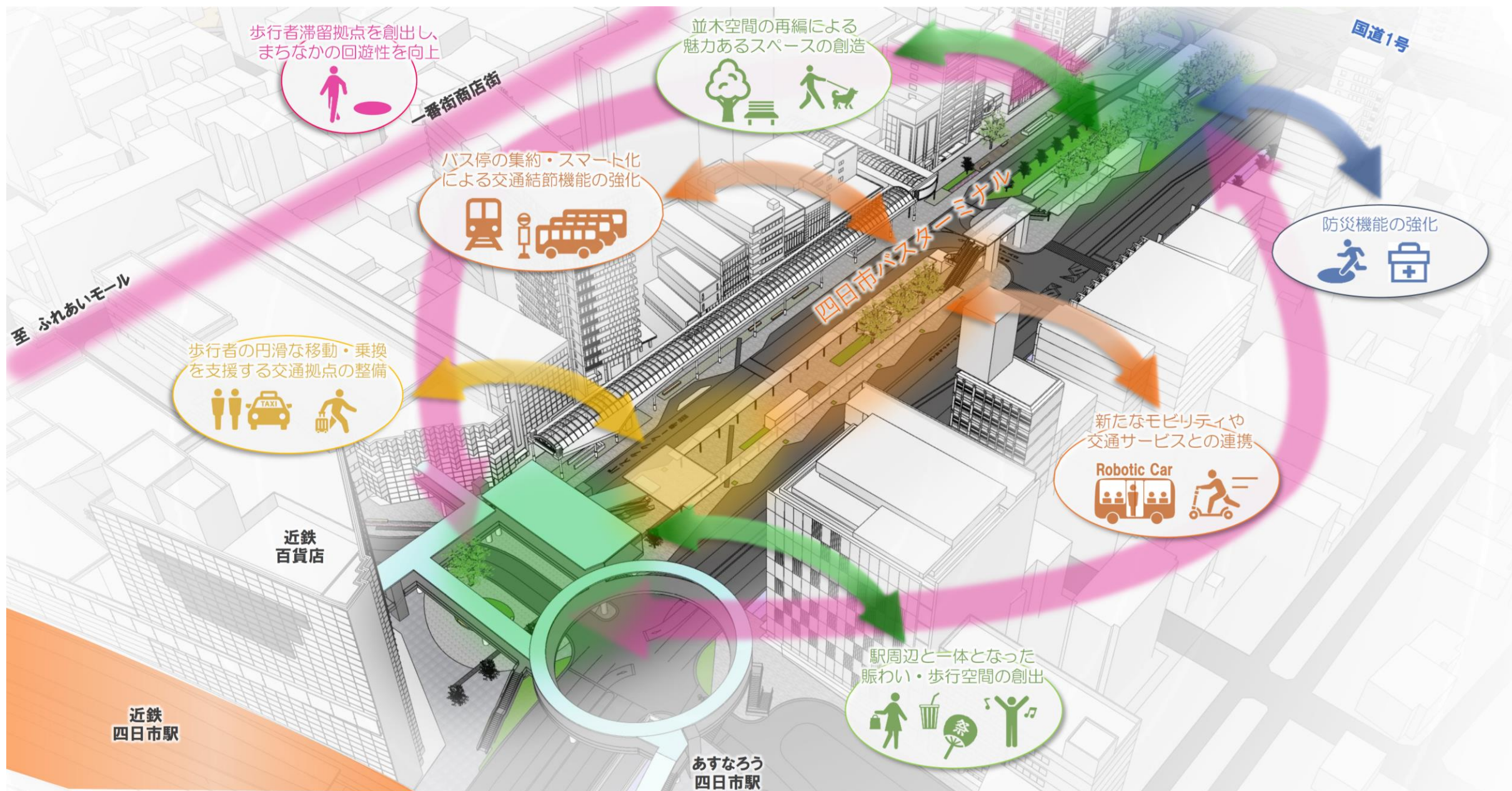


曜日や時間帯に応じてバス停を多目的にシェアリングするイメージ

出典：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(R2.6.18公表) (抜粋)

5. 将来の姿

(2)ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ



歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備



新たな技術を活用したホスピタリティある交通拠点
出典：Head of Design and Motion Graphics at Saatchi & Saatchi London

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化



新技術による交通案内

多目的な車両を活用した賑わい創出

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造



地域の魅力をアピールする広場空間
出典：四日市JAZZフェスティバル

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出



まちに賑わいを創出するウォーカブルな空間
出典：バスタMARKET 出典：なんばひろば改造計画

新たなモビリティや交通サービスとの連携



将来的な新モビリティ導入への対応

防災機能の強化



帰宅困難者の受け入れ拠点として活用
出典：平成28年度 東京都・渋谷区 合同帰宅困難者対策訓練について

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

5. 将来の姿

(3)賑わい創出のイメージ

◆ ターミナル内のイメージ (近鉄四日市駅前から国道1号方向を望む)



6. 事業区分

(1) 特定車両停留施設・道路事業者としての事業範囲の設定案

1) 特定車両停留施設の指定範囲

①ターミナルエリア

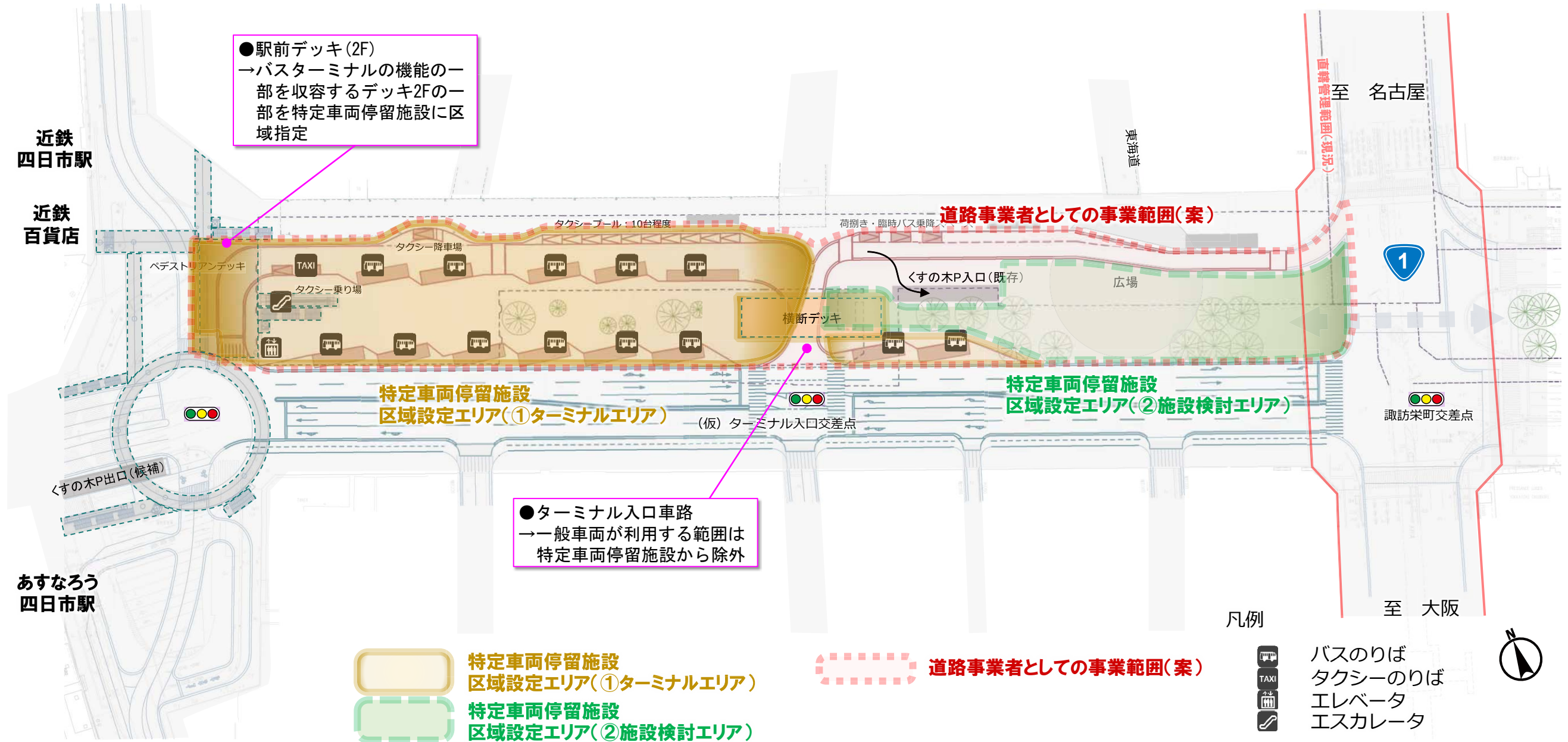
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

②施設検討エリア

- ◆ ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定。

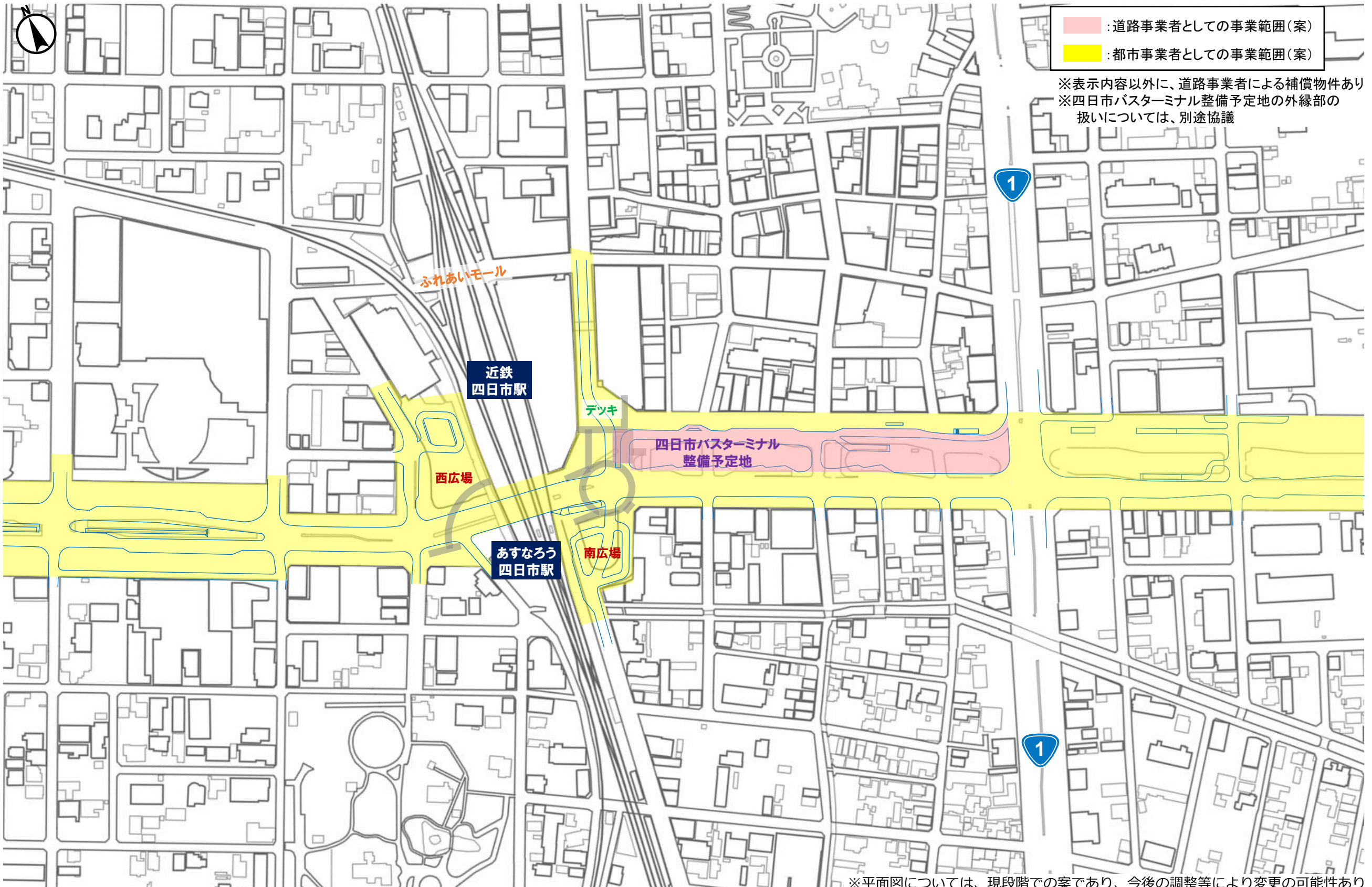
2) 道路事業者としての事業範囲(案)

- ◆ 一体的な維持管理のしやすさという観点から、道路事業者としての事業範囲は駅前～国道1号までのエリアのうち、特定車両停留施設および連続する歩行者空間の範囲を想定



6. 事業区分

(2) 道路事業者・都市事業者としての事業範囲の設定案

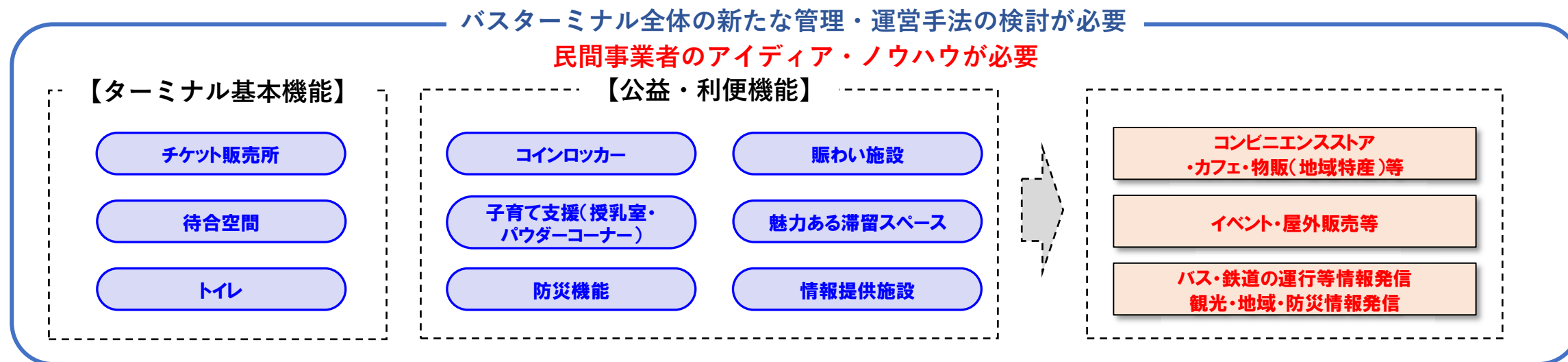


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

7. 管理・運営手法の考え方

(1) 官民連携の必要性

- ◆ バスターミナルとして利便性が高く、魅力ある賑わい機能・滞留スペースを形成していくためには、道路管理者と民間事業者が連携し、民間ならではのアイデアやノウハウを活かしながら、バスターミナル全体を管理・運営する事業スキームが必要である。



- ◆ 道路法改正（令和2年5月）を踏まえ、官民連携での事業実施により、効率的・効果的にバスターミナルを整備・管理・運営する手法について引き続き検討が必要。

【概要】交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること等を規定

⇒コンセッション：公共施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。

これまでのバスターミナル（例：バスタ新宿）	コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用
<p style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↓ 占有許可</p> <p>↑ 占有料</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔ 兼用工作物協定</p> <p>↑ 利用契約</p> <p>↓ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>← コンセッション契約</p> <p>→ 民間事業者</p> <p>↓ 占有許可とみなされる</p> <p>↑ 多様な収入</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔ テナント契約</p> <p>↑ テナント料</p> <p>↓ 利用契約</p> <p>↑ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div>
<ul style="list-style-type: none"> バスターミナル整備を公共とターミナル会社で協定を結び費用を分担して実施。その後、民間がターミナル運営・管理を実施。 管理・運営はターミナル会社とコンビニ等の事業者が個別に実施。 テナント（利便施設）は占有で実施されるため、運営する民間事業者の収益にならず、ターミナルの運営・管理に還元されない。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション契約を行うことで、運営権を持つターミナル会社が利用料金の受領とテナント（利便施設）からの収入を得ることができ、収入が多様化する。 協議の成立（契約の締結等）により占有許可とみなされるため、ターミナル会社が柔軟な運用が可能。 コンセッション契約で民間事業者が資金調達を行う際に有利になる。

8. これまでのとりまとめ

(1)これまでの「決定事項」と「その他検討を要する事項」

- ◆ これまでの中央通り再編関係者調整会議、デザインWG、バスターミナル検討部会の検討結果を踏まえたバスターミナルの整備に係る決定事項とその他検討を要する事項を以下に示す。

項目	決定事項	その他検討を要する事項
●バスターミナル導入機能		
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ○バスターミナルに最低限必要な施設規模は確保した上で、「施設最小案」～「施設最大案」の範囲で「賑わい施設」などのスペースを確保する ○必要機能を収容するスペースとして、近鉄四日市駅直近のデッキテラス部と、東西島横断デッキに付帯した合築を基本に検討する 	○待合・券売機能等、導入機能の配置については、交通事業者など関係者の意見を踏まえて検討する
緑の配置	○施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する	○施設自体の壁面や屋上緑化等も検討する
バスターミナル内の防災機能	○災害時の代替輸送や帰宅困難者等の一時滞在、災害情報等の情報提供、一時滞在中に必要な非常用物資の備蓄、非常用発電機等の設置によるライフラインの確保等、防災機能の強化を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○防災施設と賑わい施設との兼用について、施設規模と併せて検討する ○中央通り再編全体の中で、バスターミナルが担える役割を整理する
●バスターミナルと関連して導入する機能		
荷捌きスペース・臨時バス乗降スペース	○荷捌きスペースを配置し、臨時バスの乗降スペースとしても活用できるような運用を行う	
●歩行者等の動線		
近鉄四日市駅～バスターミナルの歩行者動線	○近鉄四日市駅～バスターミナル区間に加え、浜田地区からの歩行者動線を確保するため、円形デッキをベースとし、さらに、遠回りに感じないようなデザイン（楕円形の検討など）を行う	○近鉄四日市駅から商店街側歩道への地上動線の強化を検討する
バスターミナル内の歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ○地上レベルを基本とし、東西島間はバリアフリーに配慮したデッキによる立体横断とする ○屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる歩行者動線・滞留空間を確保する 	○国道1号の横断について、横断歩道や立体横断等の検討を進める
その他（バスターミナル外）		○ターミナル周辺の自転車動線や、現況の駐輪場の配置などを踏まえ、自転車利用環境の向上を図る

9. 今後の進め方

- ◆ 関係機関と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます。

	令和2年度 (2020)	中期ステップ	長期ステップ
バスターミナル	整備方針 事業計画	検討・設計・工事	
近鉄四日市駅周辺整備		検討・設計・工事	
関連施設移設等		検討・設計・工事	